Die deutsche Binnenschiffahrt seit dem Jahre 1929

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde
genehmigt
von der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der
Friedrich-Wilhelms-Universität
zu Berlin

vorgelegt von

Günter Milich
Diplomvolkswirt
aus Berlin-Friedenau

Druck: Karl u. Richard Hoffmann, Bln.-Charlottenburg, Schillerstr. 44

J 45

Berichterstatter: Wirkl. Leg.-Rat Dr. A. Bosenick
Mitberichterstatter: Prof. Dr. E. Wiskemann

Tage der mündlichen Prüfung: 25. u. 26. 1. 1937
Tag der Promotion: 13. 11. 1937

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Meinen Eltern

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535702_0137

Die deutsche Binnenschiffahrt seit dem Jahre 1929

Inhalt.

Seite

Erster Abschnitt: Die Ueberkapazität in der Binnenschiffahrt, ihre Ursachen und ihre Bedeutung für das Binnenschiffahrtsgewerbe. 1

I. Die Ueberkapazität in der Binnenschiffahrt 1

II. Die Ursachen der Ueberkapazität in der Binnenschiffahrt 5

III. Die Bedeutung der Ueberkapazität für das Binnenschiffahrtsgewerbe 11

Zweiter Abschnitt: Die öffentlichen Maßnahmen zum Schutz der deutschen Binnenschiffahrt 15

I. Teil: Die Gründe für das Eingreifen der öffentlichen Hand 15

I. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Binnenschiffahrt 15

II. Die Unmöglichkeit des Ausgleichs durch das freie Spiel der Kräfte und die Unzugänglichkeit der Selbsthilfemaßnahmen des Binnenschiffahrtsgewerbes 20

II. Teil: Die öffentlichen Maßnahmen bis zum Jahre 1933 (vorläufige Hilfsmittel) 24

Vorbemerkung: Die Nichtgewährung von Subventionen 24

I. Versuche zur Erweiterung des Bedarfs 25

II. Versuche zur Beeinflussung des Frachtraumangebots im Wege der Notgesetzgebung 27

III. Teil: Die Ersetzung der vorläufigen Hilfsmittel durch Schaffung einer dauernden Ordnung der Binnenschiffahrt seit 1933 36

I. Die Konsolidierung der Notgesetzgebung 36

II. Die Schaffung der technischen Voraussetzungen für eine dauernde Ordnung der Binnenschiffahrt (Ausbau der Wasserstraßen) 44

III. Die Schaffung der verwaltungsrechtlichen Voraussetzungen für eine dauernde Ordnung der Binnenschiffahrt 59

1. Verreichlichung der Wasserstraßenverwaltung 59

2. Zentralisierung der Verkehrspolitik 62

Zusatz: Streben nach Lösung aller die deutsche Binnenschiffahrt einengenden außenpolitischen Bindungen 72

IV. Die Schaffung der fachlichen Organisation der deutschen Binnenschiffahrt als Voraussetzung für deren dauernde Ordnung 75

Seite

Dritter Abschnitt: Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt seit 1933 und Ausblick 81

I. Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt seit 1933 81

II. Ausblick 92

Literaturverzeichnis 99

Erster Abschnitt:

Die Ueberkapazität in der Binnenschiffahrt, ihre Ursachen und ihre Bedeutung für das Binnenschiffahrtsgewerbe.

I. Die Ueberkapazität in der Binnenschiffahrt.

(1) Im Verfolg der seit Ende 1929 mit verheerender Kraft einsetzenden Wirtschaftskrise wurde auch die deutsche Binnenschiffahrt auf das schärfste getroffen. Der Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen belief sich:

a) absolut[1]):

1929	auf	111	Millionen	Tonnen
1930	„	105	„	„
1931	„	87	„	„
1932	„	74	„	„

b) 1929 = 100

1930	1931	1932
94,6	78,4	66,6

Nachdem das Jahr 1930 nur ein relativ geringes Zurückbleiben der Jahresverkehrsleistung im Verhältnis zur vorjährigen ausgewiesen hatte, ein Umstand, der auf die gegenüber den Eismonaten Januar bis März 1929 guten Ergebnisse der Anfangsmonate 1930 zurückzuführen ist, zeigten die beiden folgenden Jahre einen scharfen Rückgang des Güterverkehrs, der 1932 nurmehr 66,6 % desjenigen von 1929 betrug, also um ein Drittel gesunken war. Da jedoch die mittlere Beförderungsweite in der gleichen Zeit einen Zuwachs von rund 211 km auf etwa 246 km erfahren hatte, ergab sich 1932 — auf tkm bezogen — nur eine Abschwächung von rund 22 % der Verkehrsleistungen von 1929.

---

[1]) Wirtschaft und Statistik, 1935, S. 553.

Güter-tkm-Leistungen der deutschen Binnenschiffahrt 1929—1932:

a) absolut [2]):

1929	23 238	Millionen tkm
1930	23 087	„ „
1931	20 759	„ „
1932	18 046	„ „

b) 1929 = 100

1930	1931	1932
99,3	89,3	77,7

(2) Im Vergleich zur Verkehrsentwicklung des deutschen Hauptverkehrsträgers, der Reichsbahn, hat die Binnenschiffahrt, die den zweitgrößten Verkehrsfaktor darstellt, sowohl bezüglich der mengenmäßigen Güterverkehrsleistungen als auch betreffs der tkm-Leistungen anscheinend eine stärkere Widerstandsfähigkeit gegenüber der Krise gezeigt.

Güterverkehr der Reichsbahn 1929—1932:

	in Millionen t [2])	in Millionen tkm [3])
1929	466	77 071
1930	381	61 617
1931	310	51 693
1932	267	44 822

Während der Güterverkehr der Reichsbahn von 466 Millionen t im Jahre 1929 auf 267 Millionen t im Jahre 1932 sank, also um rund 42 %, hatte die Binnenschiffahrt nur einen Verlust von etwa 33 % auszuweisen; auch die tkm-Leistungen hatten bei der Reichsbahn 1932 im Verhältnis zu 1929 eine Verringerung von circa 40 % erfahren, wohingegen die der Binnenschiffahrt sich nur auf 22 % beliefen.

Nun ist zu diesen Ziffern aber zu bemerken, daß das Jahr der allgemein höchsten Verkehrsleistungen, 1929, keine einwandfreie Vergleichsbasis bietet, da das Kalenderjahr 1929 für die Verkehrsentwicklung der deutschen Binnenschiffahrt nicht als Normaljahr gelten kann. In Anbetracht der Tatsache, daß in den ersten drei Monaten des Jahres 1929 infolge der mit strenger Kälte verbundenen Vereisung

[2]) Wirtschaft und Statistik, 1935, S. 553.

[3]) Statistisches Handbuch der Weltwirtschaft, S. 13.

der deutschen Binnenwasserstraßen der Schiffahrtsverkehr fast völlig ruhte, weist das Jahr 1929 für die Binnenschiffahrt im Vergleich zur Eisenbahn eine zu geringe Verkehrsleistung nach, während andererseits die Verkehrsziffer der Eisenbahnen in diesem Jahre zwangsläufig als besonders günstig angesprochen werden muß[4]). Dadurch vergrößert sich der Rückgang des Verkehrsvolumens von 1929 bis 1932 bei der Reichsbahn unverhältnismäßig stärker als bei der Binnenschiffahrt, und es wurden aus einem Vergleich der Jahre 1929 und 1932 fälschlich Folgerungen gezogen, daß die Binnenschiffahrt widerstandsfähiger gegen die Krise sei als die Bahn, während in Wirklichkeit ein außerwirtschaftliches Moment seinen Einfluß geltend gemacht hatte.

Diese Feststellung darf anderseits indessen nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Binnenschiffahrt sich in der Krise gegenüber der Eisenbahn in mengenmäßiger Hinsicht tatsächlich besser behauptet hat, als nach der Güterstruktur von Schiene und Wasserstraße zu erwarten war. Befördert die Binnenschiffahrt doch vornehmlich Güter wie Kohle, Erze, Bausteine, Zement etc., also Produktionsgüter, die eine sehr große Krisenempfindlichkeit aufweisen.

Gütererzeugung (1928 = 100)[5]):

	1929	1930	1931	1932
Produktionsgüter ges.	103,2	85,5	61,0	45,7
Verbrauchsgüter ges.	98,5	94,9	89,5	78.1
Steinkohle				69,0
Roheisen				33,4
Rohstahl				40,0
Bauten insges.				37,7

Es ergibt sich also die Tatsache, daß die Produktivgüter im Verlaufe der Krise einen besonders starken Rückschlag erlitten haben, und daß die Binnenschiffahrt, die sich vorzugsweise auf die Beförderung dieser Güter stützt, trotzdem einen geringeren Verkehrsverlust zu verzeichnen hat als die Reichsbahn, selbst wenn wir das Jahr 1929 wegen der angeführten Besonderheit vom Vergleich aus-

4) Gertzen, in VW., 1936, S. 31.
5) Die Deutsche Volkswirtschaft, 1936, S. 424.

schalten[6]). Um von vornherein falsche Schlüsse zu verhindern, wie sie bei der bloßen Betrachtung der absoluten wie relativen Verkehrsziffern von Binnenschiffahrt und Eisenbahn sich ergeben könnten, sei zur Klärung der obigen Divergenz bereits an dieser Stelle bemerkt, daß nicht nur die Verkehrsleistungen in t oder tkm während der einzelnen Jahre miteinander verglichen werden dürfen, sondern auch die Frachtgestaltung in die Betrachtung miteinbezogen werden muß. Denn allein durch die im Verlaufe der Krise erfolgte weitaus größere Senkung der Frachten gegenüber den Tarifen der Reichsbahn war es der Binnenschiffahrt möglich — trotz der ungünstigeren Güterstruktur gegenüber der Schiene — einen relativ großen Verkehrsanteil zu behaupten.

(3) Dem Rückgang des Güterverkehrs in der Binnenschiffahrt seit 1929 stand keine konforme Tendenz in der Entwicklung der deutschen Binnenflotte gegenüber.

Die deutsche Binnenflotte 1929—1932[7]):

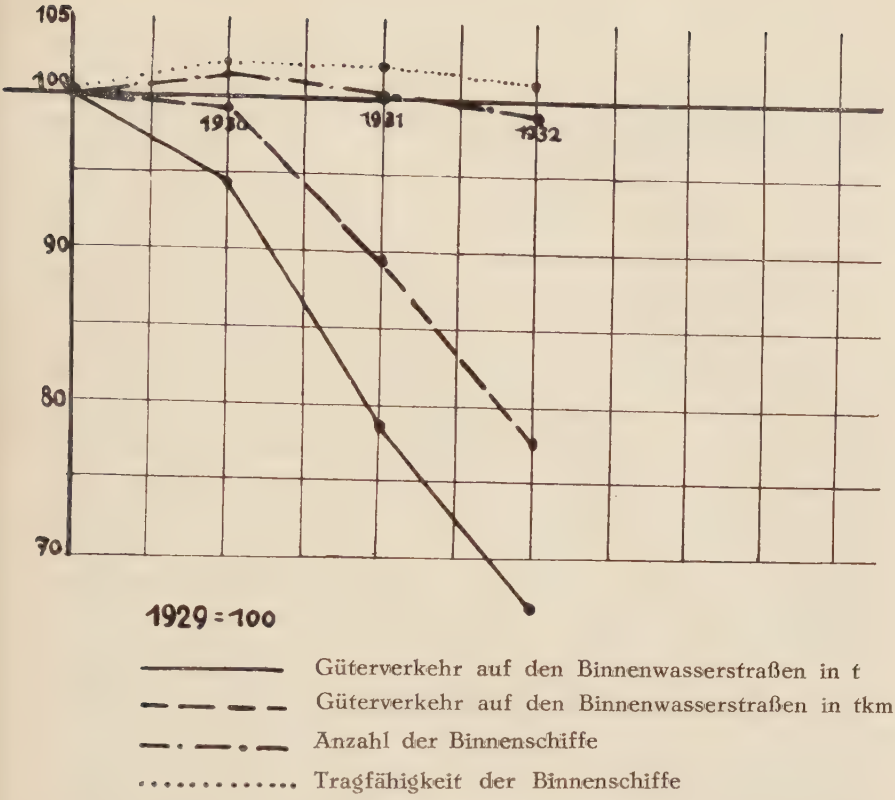
Schiffe insgesamt	1929	1930	1931	1932
Anzahl	19 105	19 429	19 166	18 931
Tragfähigkeit in 1000 t	6630,3	6747,6	6725,7	6688,1
Maschinenstärke in 1000 PS	718,8	743,4	741,4	737,4

Während die Güterbeförderung auf den Binnenwasserstraßen von 1929 bis 1932 einen starken Rückgang aufwies, lag der absolute Bestand an Binnenschiffen im Jahre 1932 nur um etwa 1 % tiefer als 1929; und die Tragfähigkeit hatte 1932 sogar noch eine Steigerung gegenüber 1929 zu verzeichnen.

Berücksichtigt man des weiteren die vergrößerte Umlaufsgeschwindigkeit infolge technischer Neuerungen, die sich in erster Linie in der Zunahme der Schiffe mit eigener Triebkraft von 2041 auf 2570 und deren Tragfähigkeit von 241 000 t auf 347 000 t äußerte, so ergibt sich, daß dem stark gesunkenen Verkehrsvolumen 1932 eine nicht nur gleiche, sondern sogar größere Beförderungsmöglichkeit auf den Binnenwasserstraßen gegenüberstand. Eine aus-

[6]) Güter-tkm-Leistungen 1932 gegen 1930:
bei der Eisenbahn 78,3 %
bei der Binnenschiffahrt 72,6 %

[7]) Wirtschaft und Statistik, 1930, S. 283 und 863, 1932, S. 600 ff.



gesprochene Ueberkapazität muß in der deutschen Binnenschiffahrt, vornehmlich für die Jahre 1931 und 1932, festgestellt werden, da die Nachfrage in einem offensichtlichen Mißverhältnis zum Angebot von Kahnraum stand.

II. Die Ursachen der Ueberkapazität in der Binnenschiffahrt.

(1) Unter den Ursachen, die für den Rückgang des Güterverkehrs in der Binnenschiffahrt bis 1932 verantwortlich zu machen sind, steht in erster Linie die Wirtschaftskrise. Auch für die Binnenschiffahrt gilt der allgemeine Satz, daß die Entwicklung des Verkehrswesens und der Verkehrswirtschaft in hohem Maße von der allgemeinen Wirtschaftslage abhängig ist[8]). Der Rückgang von

[8]) L. Mayer, Wirtschaftskrise und Verkehrswirtschaft, Z. f. V., 10. Jg. S. 1.

Produktion und Handel läßt die Nachfrage nach Transportmitteln zurücktreten; die verringerte Produktions- und Umsatztätigkeit erfordert in der Krise, auch insofern sie sich auf den Verzehr vorhandener Lagervorräte stützt, geringere Gütertransporte, als wenn, wie bei gutem Geschäftsgang oder in Zeiten des Aufschwungs immer wieder gleichzeitig eine Wiederauffüllung der verbrauchten Läger oder sogar ihre Verstärkung stattfindet[9]).

Für die Binnenschiffahrt war dabei noch von besonderer Bedeutung, daß gerade die Güterzweige, die den Hauptanteil am Wasserstraßenverkehr stellen, am schärfsten von der allgemeinen Wirtschaftsschrumpfung betroffen wurden[10]). Der Transport von Steinkohle, Eisen, Erde, Kies usw., also derjenigen Güter, die mehr als die Hälfte des gesamten Verkehrs auf den Wasserstraßen auf sich vereinigten, ging um 27 Millionen t zurück (73 % des Gesamtrückganges des Binnenwasserstraßenverkehrs). Von den genannten Gütern wies wiederum der Transport von Eisenerz den größten Verlust auf; wurden 1929 noch 15,6 Millionen t Eisenerz auf den Binnenwasserstraßen befördert, so war der Verkehr im Jahre 1932 auf 3,6 Millionen t zusammengeschrumpft. Der Transport von Steinkohle verzeichnete in der gleichen Zeit einen Rückgang von 9 Millionen t, der von Erde, Kies, Sand, Lehm usw. einen solchen von 6 Millionen t.

Auch die Schrumpfung des Außenhandels mußte die deutsche Binnenschiffahrt besonders schwer treffen, betrug doch der Auslandsverkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1929 mehr als die Hälfte des Gesamtverkehrs, nämlich rund 59 Millionen t gegenüber nur 50 Millionen t im Inlandsverkehr - die restlichen 2 Mill. t entfielen auf den Durchgangsverkehr. Der starke Rückgang des deutschen Außenhandels hatte ein Absinken des Binnenwasserstraßenverkehrs von und nach dem Ausland auf 34 Millionen t im Jahre 1932 zur Folge, also um 42,4 % gegenüber 1929; der Auslandsverkehr lag damit unter dem Inlandsgüterverkehr, der sich 1932 auf 37 Millionen t be-

[9]) Gertzen, a. a. O., S. 16.
[10]) cf. Tabelle auf S. 3.

zifferte, während der Durchgangsverkehr ziemlich unverändert 3 Millionen t betrug.

(2) Die im Gefolge der Krise zutage tretende Bedarfsverringerung an Transportmitteln zeitigte ihrerseits wieder eine vergrößerte Konkurrenz der Verkehrsmittel untereinander; nimmt doch der Wettbewerb, der auf gleichen oder verwandten Gebieten tätigen Verkehrsmittel um so mehr zu, je knapper die Verkehrsdecke in einer Krisenzeit wird [11]). Schon in den ersten Nachkriegsjahren war die vor dem Kriege herrschende Einheit im Verkehrswesen nicht aufrechterhalten worden. Während vor 1914 Binnenschiffahrt und Eisenbahn in recht guter Weise einander ergänzt hatten [12]), setzten in der Nachkriegszeit scharfe Wettbewerbskämpfe zwischen beiden Verkehrsmitteln ein. Die Einführung des Staffeltarifs anstelle der progressiven Frachtsätze im Jahre 1920 bei besonderer Bevorzugung der Massengüter, insbesondere aber die Aufnahme des kaufmännischen Wettbewerbs und der kaufmännischen Wettbewerbsbekämpfung seitens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft waren der Anlaß zu nicht endenden Differenzen zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt, wobei vorzugsweise die aus dem Wettbewerbsbekämpfungsprinzip heraus von der Reichsbahn eingeführten Ausnahmetarife je länger desto mehr die deutsche Binnenschiffahrt schädigten.

Zwar sind dies alles Umstände, die ihren Ursprung in der Zeit vor der Krise haben, aber die schädigenden Auswirkungen mußten sich während der Krise naturgemäß um so schärfer zeigen, zum Teil traten sie — wie besonders die Ausnahme-Kampftarife — in voller Schwere überhaupt erst zu dieser Zeit in Erscheinung. Denn wenn schon in den Jahren bis 1929, die doch eine Verkehrsausweitung aufwiesen, die Klagen der Binnenschiffahrt über den Einbruch der Bahn in ihren Bereich ständig an Stärke gewonnen hatten, um wie viel mehr mußte der Konkurrenzkampf unter dem Druck des Transportsschwundes auf

---

11) Most, Verkehrswesen und Krisenüberwindung, in „Rhein und Ruhr" vom 6. 1. 1933, S. 11.

12) cf. hierzu die Begründung für die Verkehrseinheit von Gutbrod in Z. f. B. 1930, S. 54.

Grund der Krise an Schärfe gewinnen. Das Abgleiten der Binnenschiffahrtsfrachten ins Bodenlose war nicht zuletzt das Ergebnis auch dieses Kampfes, wenn auch durch die sinkenden Frachten mengenmäßig eine recht günstige Relation der Binnenschiffahrt der Reichsbahn gegenüber erzielt werden konnte.

Der dritte Binnenverkehrsträger, der Kraftwagen, trat während der Krise der Binnenschiffahrt nicht in gleichem Maße als Konkurrent gegenüber wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Im Gegenteil wurde die Position der Binnenschiffahrt unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Binnenschiffahrt den Kraftwagen als Verkehrszubringer benutzt und umgekehrt, der Reichsbahn gegenüber gefestigt [13]). Die Verbilligung des Anstoßverkehrs durch den Kraftwagen war eine um so fühlbarere Entlastung für die Binnenschiffahrt, als gerade der Staffeltarif der Reichsbahn eine relativ hohe Belastung der kurzen Strecken zur Folge gehabt hatte. Von diesem Standpunkt aus betrachtet war der Kraftwagen „mehr Zubringer als Wettbewerber" [14]). Aber dessen ungeachtet machte sich auch der Wettbewerb des Kraftwagens für die Binnenschiffahrt bemerkbar, und zwar waren es vornehmlich Elbkreise, die sich über einen Transportverlust zugunsten des Kraftwagens beklagten [15]). Man darf indessen nicht nur die direkten Einwirkungen des Kraftwagenverkehrs auf die Binnenschiffahrt betrachten, wichtiger erscheinen die kaum beachteten indirekten Beeinflussungen. Die sprunghafte Entwicklung des Kraftwagens hatte in der Nachkriegszeit in steigendem Maße zu einer sehr starken Beunruhigung des deutschen Verkehrswesens geführt, insbesondere die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wurde durch die Ausbildung des neuen Verkehrsmittels schwer getroffen. In ihrem Abwehrkampf wandte die Reichsbahn sich mit Kampftarifen zwar in der Hauptsache gegen den neuen Konkurrenten, indessen wurde sie durch den allgemeinen Transportausfall auf die Bahn auch einer Verschärfung des Wett-

[13]) Wietfeld, a. a. O., S. 16.

[14]) Most, in „Verkehrswissenschaftliche Forschungen", Bd. 1. S. 23.

[15]) cf. hierzu Schulz-Kiesow, „Die Krise in der Elbschiffahrt III", in Wirtschaftsdienst, 1930, S. 921.

bewerbes gegen den älteren Widersacher gedrängt, denn die Ausfälle der Reichsbahn mußten, auf welche Art und gegen wen auch immer, kompensiert werden; dadurch erhielt das an sich schon wenig erfreuliche Verhältnis zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn eine weitere Verschlechterung. So wurde der Kraftwagen indirekt der Anlaß, daß die Reichsbahn den Kampf gegen die Binnenschiffahrt in der Krise verschärfte, um die durch das Vordringen des Kraftwagens entstandenen Verluste auszugleichen, eine Tatsache, die, ohne zahlenmäßig erfaßbar zu sein, nicht unterschätzt werden darf.

Konkurrenzvergrößernd wirkte für die deutsche Binnenschiffahrt des weiteren das Vordringen der ausländischen Flagge. Die in vielen Fällen subventionierte ausländische Binnenschiffahrt vergrößerte namentlich auf dem Rhein ihren Verkehrsanfall auf Kosten der deutschen Binnenschiffahrt. Ausschlaggebend waren hierfür in erster Linie die niedrigeren Arbeitskosten der ausländischen Flagge, ihre geringere sozialpolitische Belastung und der niedrigere Steuerdruck. Dadurch rückte die deutsche Flagge als diejenige mit den höchsten Kosten unter dem Druck von Angebot und Nachfrage in der Rheinschifffahrt an die Stelle derjenigen Angebotsgruppe, die gerade noch herangezogen oder ausgeschaltet wird oder unter Kosten zu fahren gezwungen ist [16]). Des weiteren herrschte gerade auf dem deutschen Hauptstrom eine besonders große Ueberkapazität, weil die außerdeutschen Staaten in den Nachkriegsjahren unaufhörlich ihre Flotten vergrößert hatten, so daß bei absinkender Konjunktur auf dem Rhein die Konkurrenz gegen die deutsche Binnenschiffahrt sich besonders stark geltend machte.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die Ursachen für den Rückgang des Güterverkehrs in der Binnenschiffahrt von 1929 bis 1932 in der krisenbedingten Wirtschaftsschrumpfung zu suchen sind; die im Verfolg der Krise zutage tretende Hypertrophie der Verkehrsmittel verschärfte dann noch den Kampf um die Nachfrage nach dem Transport von Gütern, eine Tatsache, die eben-

[16]) Rheingutachten, S. 449.

falls die Lage des Binnenschiffahrtsgewerbes stark beeinflussen mußte.

(3) Als Merkmal für die Ueberkapazität in der Binnenschiffahrt war oben der von 1929 bis 1932 gesunkene Güterverkehr bei einer während dieser Zeit fast unverändert gebliebenen Binnenflotte bezeichnet worden. Indem nun im vorigen die Gründe für diesen Verkehrsrückgang in der Binnenschiffahrt aufgezeigt wurden, ist damit gleichzeitig auch eine der tieferen Ursachen für die Ueberkapazität dargelegt worden. Zu klären bleibt noch der Grund für die Nichtveränderung der anderen Seite, das Gleichbleiben des Angebotes. Denn hätte das Angebot an Kahnraum im Verfolg der Krise eine der Verkehrsschrumpfung etwa entsprechende Minderung erfahren, so wäre die Uebersteigerung des Angebotes in der Binnenschiffahrt, die Ueberkapazität, nicht in Erscheinung getreten.

Die mangelnde Anpassungsfähigkeit des Angebotes an die Nachfrage ist vor allem durch die Unmöglichkeit der Loslösung der einmal in den Schiffskörpern investierten Kapitalien und ihre Ueberleitung in mehr rentierende Wirtschaftszweige bedingt. Die Größe des stehenden Kapitals verlangt ausreichende Beschäftigung; da umgekehrt bei nicht genügendem Beschäftigungsgrad und damit fehlender Verzinsung eine Verringerung des Angebotes durch Stilllegung oder Abwrackung nur mit im allgemeinen den Mangel an Verzinsung übersteigenden Verlust herbeigeführt werden kann, ist das Angebot in Depressionszeiten unelastisch[17]). Während die Krise eine Anpassung des mengenmäßigen Verkehrsvolumens an die herrschende Wirtschaftslage zur Folge hat, ist durch die Nichtelastizität der Angebotsseite eine entsprechende Angleichung unmöglich.

Nachdem somit beide die Ueberkapazität in der Binnenschiffahrt bedingenden Faktoren klargestellt sind, wird im folgenden den Schäden der Ueberkapazität nachzugehen sein.

---

[17]) Wietfeld, a. a. O. S. 48.

III. Die Bedeutung der Ueberkapazität für das Binnenschiffahrtsgewerbe.

(1) Während die Deutsche Reichsbahn ein einziges, in sich geschlossenes Unternehmen bildet, zeigt der zweite Großverkehrsträger, die Binnenschiffahrt, eine andere Struktur: er zerfällt in eine große Anzahl von Unternehmungen, die sich in zwei Gattungen zusammenfassen lassen, in die sog. Reedereien und die Kleinschiffer, auf dem Rhein Partikuliere, im Osten Deutschlands auch Privatschiffer genannt. Diese Zerspaltung der Binnenschiffahrt in viele Unternehmungen muß zwangsläufig einen Wettbewerb derselben untereinander zur Folge haben, der sich bei dem allgemeinen Ladungsmangel der Binnenschiffahrt während der Krise in schärfster Form bemerkbar machte. Es trat zu dem Ladungsmangel das Problem der Ladungsverteilung, und in diesem Kampf innerhalb des Binnenschiffahrtsgewerbes spielten die Reedereien und die Kleinschiffer eine unterschiedliche Rolle, die nur aus ihren verschiedenartigen Funktionen zu verstehen ist.

Der Kleinschiffer ist ein Schiffseigner mit einem, selten mehr als einem Schiff, der entweder zugleich Schiffsführer ist oder sein Schiff durch einen Setzschiffer führen läßt, und mit seinem Schiff oder seinen Schiffen Transporte durchführt oder Schleppdienste leistet, im allgemeinen aber nicht Transporte übernimmt, sondern sein Schiff oder seine Schiffe Transportunternehmen zur Verfügung stellt [18]). Diese Transportunternehmungen sind im allgemeinen die Reedereien-Schiffahrtsunternehmen, die Transporte gewerbsmäßig übernehmen und mit eigenem, fremdem oder eigenem und fremdem Schiffsraum unter Verwendung eigener oder fremder Schleppkraft durchführen [19]). Indem die Reedereien sich des fremden Schiffsraums der Kleinschiffer zur Erfüllung ihrer Transportverrichtungen bedienen, erhalten die Kleinschiffer die Aufgabe der Ergänzung, sie sind „das elastische Glied der Binnenschiffahrt“ [20]).

---

18) Definition des Rheingutachtens, S. 160.

19) Ebenda.

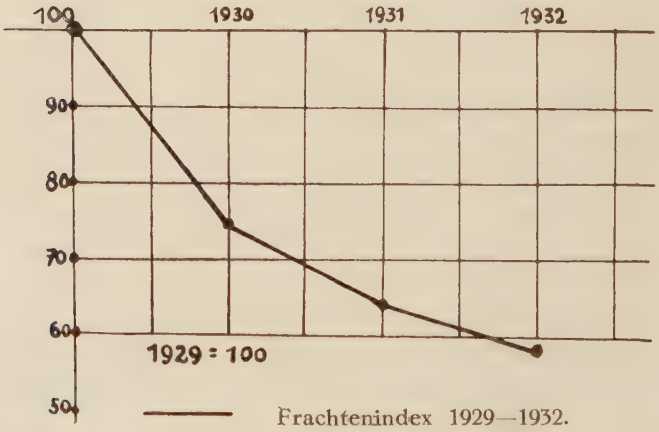
20) Schmitt, a. a. O., S. 215.

Daraus erhellt auch schon, daß die Kleinschiffahrt durch den Konkurrenzkampf schärfer getroffen werden mußte als die Reedereien. Das verringerte Gütervolumen führte dazu, daß die Reedereien in erster Linie ihren eigenen Schiffsraum beschäftigten, und auf die Kleinschiffer nur als Reserve zurückgriffen. So wurden die Kleinschiffer von dem Mißverhältnis von Angebot und Nachfrage auf den Binnenschiffahrtsmärkten schwerer getroffen als die Reedereien, zumal diese auch durch die Verbindung von Spedition und Reederei, und vielfach auch durch Zusammenarbeit mit großen Kohlengesellschaften[21]) besser gegen den Konjunkturabschwung gerüstet waren.

Die Folge der Ueberkapazität der Binnenschiffahrt war zunächst ein erbitterter Konkurrenzkampf der Kleinschiffer gegen die Reedereien, aber auch unter sich selbst, also ein Kampf aller gegen alle um das von Jahr zu Jahr sich verringernde Ladegut.

(2) Eine weitere Folge der Ueberkapazität war das katastrophale Abgleiten der Frachtraten. Der Frachtenindex betrug[22]):

1929	1930	1931	1932
100	74,5	64,25	58,1



Frachtenindex 1929—1932.

[21]) Kirn, a. a. O., S. 61.

[22]) Umgerechnet nach dem Index für 1913, in Vierteljahrshefte zur Statistik des D. R., Heft III, 1933, S. 112.

Der Index für Binnenschiffahrtsfrachten war im Verlaufe der Krise unter den Stand von 1913 gefallen (1913 = 100; 1932 = 81,9). Damit kam die besondere Notlage des Binnenschiffahrtsgewerbes während der Krise so recht zum Ausdruck, denn die Frachten der Reichsbahn lagen selbst bis zum Jahre 1932 stets über denen von 1913[23]), wie überhaupt die sonstigen Indices für Löhne, Material und Lebensmittel usw. gegenüber der Vorkriegszeit gestiegen waren.

Auf die Binnenschiffahrtsfracht hat eine zwiefache Konkurrenz Einfluß: einmal konkurriert die Binnenschiffahrt mit den beiden anderen Binnenverkehrsträgern, zum anderen konkurrieren die Binnenschiffahrtsunternehmer untereinander. In dem letzten Punkte liegt der große Unterschied zum Hauptverkehrsträger, der Reichsbahn; denn während die Reichsbahn, da sie als ein Unternehmen keiner inneren Konkurrenz ausgesetzt ist, den Gütertransport nach festen Tarifen ausführen kann, unterliegt die Binnenschiffahrt dem inneren Wettbewerb, und damit auch der Preisbildung nach Angebot und Nachfrage auf einem Frachtenmarkt. Dieses Moment war für die besondere Notlage der Binnenschiffahrt ausschlaggebend. Denn, wenn auch die im Verfolg der Wirtschaftskrise auftretende Ueberkapazität der Verkehrsmittel ein Absinken auch der Binnenschiffahrtsfrachten auslösen mußte[24]), so ist deren ungleich stärkerer Rückgang gegenüber den Tarifen anderer Verkehrsmittel allein auf den verschärften inneren Wettbewerb zurückzuführen. Hierbei spielt noch eine Rolle, daß der Binnenschiffer fahren muß; denn die Kosten der Stillegung oder Abwrackung sind so hoch, daß sie den Schiffer ein Fahren zu niedrigsten Frachten, sogar unter Selbstkosten vorziehen lassen.

Der starke Einnahmerückgang in der Binnenschiffahrt mußte sich, der Struktur dieses Gewerbes entsprechend, am meisten bei der Kleinschiffahrt bemerkbar machen, da diese infolge ihrer völligen Zersplitterung dem Wettbewerb ganz besonders ausgeliefert war. Eine teilweise 60 bis

---

[23]) cf. hierzu: Schreiber, Z. f. B. 1932, S. 273.

[24]) Zumal bei dem Konkurrenzdruck der Reichsbahn.

70-prozentige Verringerung der Einnahmen[25]), brachte die Kleinschiffahrt dem völligen Ruin nahe, die Hypothekarverschuldung lag drückend auf ihr, neue Kreditmöglichkeiten waren nicht vorhanden. Die einsetzende Zunahme der Zwangsversteigerung brachte den einzelnen Schiffer oft um seinen Kahn, ohne — vom Standpunkt des gesamten Angebotes aus betrachtet — den geringsten Nutzen zu stiften; denn die Schiffe blieben auch fernerhin auf den Stromgebieten, und drückten infolge des Schleuderpreises, zu dem sie gewöhnlich erworben wurden, ihrerseits noch stärker auf die Frachtsätze.

Die Notlage der Kleinschiffahrt nahm schließlich derartige Formen an, daß eine Aenderung durch staatliches Eingreifen immer nachdrücklicher gefordert wurde; denn bei den ungesund niedrigen Frachten fuhr sich die Kleinschiffahrt im wahrsten Sinne des Wortes „zu Tode"[26]), die den Wasserwegen zugesprochene natürliche Billigkeit nahm mehr und mehr den Charakter einer unnatürlichen Billigkeit an. Verantwortlich für alle diese Umstände war die Ueberkapazität in der Binnenschiffahrt, denn auch der hemmungslose Konkurrenzkampf innerhalb derselben, der den besonderen Frachtenrückgang bedingte, war letzten Endes nur durch die Ueberkapazität zur Auslösung gebracht worden.

---

[25]) Gertzen, a. a. O., S. 46.

[26]) Most, Z. f. B. 1932, S. 283.

Zweiter Abschnitt:

Die öffentlichen Maßnahmen zum Schutze der deutschen Binnenschiffahrt.

I. Teil:

Die Gründe für das Eingreifen der öffentlichen Hand.

I. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Binnenschiffahrt.

Daß die deutsche Binnenschiffahrt sich während der Krise in besonderer Not befand, war offenkundig und kam u. a. auch in zahlreichen Anfragen und Anträgen in den Volksvertretungen des Reiches, der Länder und der Provinzen zum Ausdruck. Es erhob sich die Frage, ob die öffentliche Hand in die Binnenschiffahrt eingreifen oder dieses Gewerbe gleichsam sich selbst überlassen sollte.

(1) Für den ersten Weg sprach einmal das besondere Interesse des Staates am Verkehr überhaupt. Kein anderes Gewerbe greift so tief und gestaltend in alle Bereiche des wirtschaftlichen und sozialen Lebens schlechthin ein wie das Verkehrswesen[1]): die Transportkosten sind integrierende Bestandteile der Güterpreise, ihre möglichste Verbilligung ist somit volkswirtschaftlich ein erstrebenswertes Ziel; des weiteren ist der Verkehr bedeutungsvoll für die Standortverteilung, und damit auch gleichzeitig für die Bevölkerungsverteilung und die Siedlung. Die im Verkehrswesen investierten Kapitalien machen einen beachtenswerten Anteil des Volksvermögens aus, im Transportgewerbe sind bis zu 8 % der Erwerbstätigen beschäftigt[2]), und auch als Auftraggeber für die Industrie steht der Verkehr an einer führenden Stelle, so daß er auf Konjunktur und Arbeitsmarkt einen be-

[1]) Schmitt, a. a. O., S. 158.
[2]) cf. Blum, VW. 1934, S. 358.

deutenden Einfluß auszuüben vermag. Schließlich ist der Verkehr noch von überragender Bedeutung für die Verteidigung des Landes.

Bereits diese Aufzählung läßt erkennen, warum der Staat ein besonderes Interesse am Verkehr besitzt, und warum ihm dessen Entwicklung, Gedeih oder Verderb, nicht gleichgültig sein kann.

(2) Dieses Interesse des Staates am Verkehr im allgemeinen ist für ihn indessen nicht ohne weiteres ein Grund, seine Fürsorge der Erhaltung jedes der einzelnen Verkehrsträger zuzuwenden. Denn es ist wohl möglich, daß ein Zweig des Verkehrswesens an Bedeutung derartig einbüßt, daß der Staat an seiner weiteren Erhaltung sich desinteressiert; anders ausgedrückt: die volkswirtschaftliche Notwendigkeit eines Verkehrsträgers ist die Voraussetzung für eine Fürsorge seitens der Staatsgewalt.

Auf die Notwendigkeit der Binnenschifffahrt weist zunächst deren hoher Verkehrsanteil hin; etwa ein Viertel des gesamten deutschen Güter-Verkehrs entfällt jährlich auf die deutschen Binnenwasserstraßen. Schon diese Zahl spricht — wenigstens rein äußerlich — für die Unentbehrlichkeit der Binnenschiffahrt, und mit Recht betont Welker[3]), daß die Binnenschiffahrt von der Wirtschaft sicherlich nicht aus alter Treue heraus benutzt wird, sondern daß es irgendwelche Vorteile sein müssen, die der Wirtschaft von ihr geboten werden und die durch Vorzüge anderer Verkehrsmittel nicht ersetzt werden können.

Diese Vorteile seien kurz zusammengefaßt:

a) Einmal kommt vor allem der Billigkeit der Beförderung auf den Binnenwasserstraßen maßgebende Bedeutung zu. Diese Billigkeit ist bedingt durch den geringen Beförderungsaufwand auf den Wasserstraßen — geringer Widerstand des Wassers, relative Billigkeit der Schiffe pro t Laderaum, günstiges Verhältnis von Tot- und Nutzlast —, aber auch dadurch, daß der Binnenschiffahrt Ausbau und Unterhaltung des Verkehrsweges nicht voll zugelastet werden. Gerade dies letzte Moment ist immer vor-

[3]) Welker, Wirtschaft und Binnenschiffahrt, VW. 1934, S. 691.

zugsweise gegen die Binnenschiffahrt geltend gemacht worden, und es wurde von Gegnern der Binnenschiffahrt stets betont, daß diese Art der Bereitstellung der Wasserfahrstraße eine ungerechte Belastung des Steuerzahlers zugunsten der Binnenschiffahrt darstelle; indessen ist der Umstand, daß die Fahrtstraßenkosten der Eisenbahn voll, die der Binnenschiffahrt nur zu einem Teil durch Einnahmen gedeckt werden, in diesem Zusammenhang belanglos. Die Einnahmen der Eisenbahn stellen entsprechende Ausgaben der Gesamtheit dar, die in ihren letzten Auswirkungen so breit verteilt sind, daß sie nahezu den Charakter einer indirekten Besteuerung annehmen. Sie sind damit den Reichssteuern, die zur Deckung der verlorenen Zuschüsse im Wasserstraßensystem dienen, in gewisser Beziehung vergleichbar[4]). Auch kann nicht von einer Bevorzugung der Binnenschiffahrt gegenüber anderen Verkehrsmitteln auf Kosten der Allgemeinheit gesprochen werden, da die Bereitstellung der Fahrstraße schließlich nicht geschieht, um der Binnenschiffahrt etwa um ihrer selbst willen eine sichere Existenz zu schaffen oder gar einen leichten Gewinn zu ermöglichen, sondern weil die deutsche Wirtschaft die billigen Frachten der Binnenschiffahrt benötigt. Weite Kreise der Erzeugung und des Handels sind nur bei den durch die Binnenschiffahrt gebotenen niedrigen Frachten lebensfähig[5]). Zur Erhärtung dieses Satzes mögen zwei Beispiele dienen: 1) nach dem schweren Frostwinter 1928/29 war eine Reihe von Betrieben am Ende ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, weil sie die Wasserstraßen für ihre Verfrachtung nicht hatten ausnutzen können; 2) im September 1930 kam Schlesien mit dem Absatz seines Getreides in Schwierigkeiten, weil es wegen der Versommerung der Oder das Getreide nicht nach Berlin verfrachten konnte, und die Normaltarife der Reichsbahn nicht zu tragen vermochte[6]). Die Wasserstraßenverfrachtung bietet trotz ihrer qualitativen Unterlegenheit gegenüber dem Eisenbahntransport für eine große Reihe von Verfrachtern

[4]) Reichsverkehrsministerium, Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik, 1927, S. 6.

[5]) Teubert, a. a. O., S. 20.

[6]) Koenigs, Z. f. B. 1931, S. 199.

so erhebliche Vorteile, daß sie ihre Betriebe nicht hätten errichten oder in dem heutigen Umfange nicht würden aufrecht erhalten können, wenn sie für die Zufuhr ihrer Rohstoffe oder den Absatz ihrer Erzeugnisse oder für beides nicht neben der Eisenbahn den Wasserweg zur Verfügung hatten[7]).

Ferner muß in obigem Zusammenhang auch beachtet werden, daß die deutschen Ströme, die das Rückgrat des deutschen Binnenwasserstraßenverkehrs bilden, nicht nur in ihrer Eigenschaft als Verkehrsträger des Ausbaues und der Wartung bedürfen, sondern vornehmlich Aufgaben der Landeskultur erfüllen. Koenigs veranschlagt[8]) die Aufwendung für wasserwirtschaftliche Aufgaben bei natürlichen Strömen auf 80 % (!), während der Anteil für Verkehrszwecke sich nur auf 20 % beläuft. Nun stehen allerdings die natürlichen Wasserstraßen gewöhnlich außerhalb der Kritik, der dafür um so mehr die Kanäle unterliegen. Betrachtet man, wie die Kritiker der Binnenschifffahrt dies tun, die Kanalfrage allein vom rein privatwirtschaftlichen Standpunkte, so muß das Urteil gegen die künstlichen Wasserstraßen ausfallen; es gibt keine Kanäle, welche die Betriebskosten decken, ihr Anlagekapital verzinsen und noch einen Gewinn abwerfen[9]). Aber gerade diese einseitige Betrachtungsweise muß abgelehnt werden. Eltz-Rübenach[10]) bemerkt hierzu, daß es überhaupt falsch sei, einen Kanal nach dem Maßstab privatwirtschaftlicher Rentabilität zu beurteilen; Kanäle seien immer ein Geschenk an die Wirtschaft und müßten dort eingesetzt werden, wo es gelte, die Wirtschaft zu entwickeln. Infolge der großen Anlagekosten muß natürlich genauestens abgewogen werden, ob der Vorteil der geringeren Beförderungskosten für die Wirtschaft den Nachteil des gegenüber der Bahn höheren Anlagekapitals aufwiegt; ist dies der Fall, dann rechtfertigt es das allgemeine Interesse, daß ein

[7]) Koenigs, Z. f. B. 1931, S. 199.

[8]) Ebenso: Wittmann, Deutsche Wasserwirtschaft 1931, Heft 2. S. 21 ff.

[9]) Frhr. v. Eltz-Rübenach, Gegenwartsfragen der Reichsverkehrspolitik, ZfB. 1933, S. 287.

[10]) Ebenda.

Teil der Kosten dieser Wasserstraßenverbindung zu Lasten der Gesamtheit fällt[11])[12]).

b) Zu dem Hauptvorteile der Billigkeit der Binnenschiffahrt treten noch eine Reihe anderer Vorzüge, so die besondere Eignung der Binnenschiffahrt für den Umschlag von und nach den Seehäfen, der auch eine Ersparnis im Gefolge hat, und die besondere Anpassungsfähigkeit der Binnenschiffahrt an die Bedürfnisse der Wirtschaft. Auch die Konkurrenzfunktion der Binnenschiffahrt gegenüber der mit dem Schienenmonopol ausgestatteten Reichsbahn zur Verhütung einer Frachtüberspannung darf hier erwähnt werden, ebenso wie die infolge der Binnenschiffahrt mögliche Dezentralisierung der Industrie (standortbildende Kraft der Wasserstraßen).

Aus all diesen Momenten heraus ist die Binnenschiffahrt ein so wesentlicher Faktor für die Preisbildung in Produktion und Absatz, für die Gestaltung des Binnenmarktes, für die Ausfuhr, für die Zahlungs- und Handelsbilanz unseres Vaterlandes geworden, daß er schlechthin aus dem Bilde unseres Wirtschaftskörpers nicht mehr weggedacht werden kann. . .[13]).

(3) Wie das Interesse des Staates am Verkehr grundsätzlich nicht ohne weiteres mit einem Interesse für den Verkehrsträger Binnenschiffahrt gleichbedeutend sein muß, so braucht die Anerkennung der Notwendigkeit der Binnenschiffahrt für die Volkswirtschaft nicht auch einen Schutz jeder ihrer beiden Unternehmungsarten zur Folge zu haben. Auch die Kleinschiffahrt wird, wenn sie von der Not betroffen wird, nur dann auf eine wirksame, auf ihre Erhaltung zielende Unterstützung von Seiten des Staates rechnen dürfen, wenn der letztere an ihr speziell Interesse hat. Nur eine nationalpolitische und volkswirtschaftliche Bedeutung der Kleinschiffahrt wird einen Grund für das Eingreifen der öffentlichen Hand zu ihren Gunsten bilden können.

[11]) Kirn, a. a. O., S. 53.

[12]) Auch die staatspolitische Bedeutung der künstlichen Wasserstraßen muß bei deren Beurteilung eine Berücksichtigung erfahren.

[13]) Most, Die Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt und die Wirtschaft, ZfB. 1932, S. 145.

Man kann den selbstfahrenden Kleinschiffer vielleicht am besten und zutreffendsten als den „Kleinbauern der Wasserstraße" bezeichnen [14]). Der Kahn ist Erwerbsmittel und Wohnung für alle Familienmitglieder; der Sohn ererbt ihn vom Vater. Typische Schifferfamilien haben sich so ausgebildet [15]). Hier haben wir einen ausgeprägten Mittelstand, der das in Jahrzehnten erarbeitete Vermögen Tag für Tag im Kampf mit der Natur, in ständiger Anpassung an die wechselnden Bedürfnisse des Verkehrs und im Wettbewerb mit den übrigen Verkehrsmitteln verteidigt und behauptet, der lieber hungert und friert, als das Erbe seiner Väter, seinen Stand und seine Selbständigkeit aufzugeben [16]).

Der drohende Untergang eines solchen wertvollen Standes kann dem Staate nicht gleichgültig sein, sofern er die Notwendigkeit der Binnenschiffahrt überhaupt bejaht; dann wird er im Gegenteil aus nationalpolitischen Gründen sein Interesse auf eine Erhaltung dieses kleingewerblichen Mittelstandes richten müssen. Zu dieser nationalpolitischen Bedeutung tritt die volkswirtschaftliche Notwendigkeit der Kleinschiffer innerhalb des Binnenschiffahrtsgewerbes, die durch die — oben erwähnte — Ergänzungsfunktion der Kleinschiffahrt bedingt ist.

II. Die Unmöglichkeit des Ausgleichs durch das freie Spiel der Kräfte und die Unzulänglichkeit der Selbsthilfemaßnahmen des Binnenschiffahrtsgewerbes.

(1) Neben dem Interesse des Staates am Verkehr überhaupt, an der Binnenschiffahrt einschließlich der Kleinschiffahrt im besonderen, mußte auch die Unmöglichkeit des Ausgleichs durch das freie Spiel der Kräfte einen Grund für das Eingreifen der öffentlichen Hand bilden. Einmal sprach die in noch nie dagewesener Schwere aufgetretene allgemeine Wirtschaftskrise gegen

[14]) Zschucke, Vom Wesen der Kleinschiffahrt, ZfB. 1932, S. 108.
[15]) Zschucke, Wirtschaftsformen der Binnenschiffahrt, ZfB. 1934, S. 4.
[16]) Schreiber, Die deutsche Binnenschiffahrt, Südd. Monatshefte 1935, S. 606.

eine natürliche Auslese; sie zog an sich völlig solide Unternehmungen in Mitleidenschaft, und konnte nicht als Wertmaß für Leistungsfähigkeit und Notwendigkeit der Erhaltung eines Betriebes herangezogen werden. Die Vornahme einer Auslese in einer Zeit, wo nicht nur Faktoren der reinen Betriebswirtschaftlichkeit, sondern auch solche, die sich aus der allgemeinen Notlage ergaben, benutzt werden konnten, um Wettbewerber auszuschalten, mußte als gefährlich erscheinen [17]). Die Wirtschaftskrise war zu gewaltig, als daß sie die Funktion einer gesunden Bereinigung im entferntesten hätte versehen können.

Hinzu kam ein weiteres Moment, das gegen den freien Ausgleich sprach, und das in der — in anderem Zusammenhang bereits angedeuteten — besonderen Struktur der Binnenschiffahrt begründet lag: die Unelastizität der Angebotsseite in Depressionszeiten; das Schiff verschwand nicht vom Markt, auch wenn der bisherige Eigentümer im Verfolg des Ausleseprozesses aus dem Wettbewerb ausscheiden mußte. Nur der den Mittelstand rekrutierende Kleinschiffer mußte als Opfer auf der Strecke bleiben, ohne daß das Ueberangebot verringert wurde. Ohne nennenswerte Angebotsverringerung entbehrt aber die natürliche Auslese jeder Berechtigung; sie schaltete damit auch als Mittel einer Gesundung des Binnenschiffahrtsgewerbes insgesamt aus.

(2) Des weiteren drängte als letztes die Unzulänglichkeit der Selbsthilfemaßnahmen des Binnenschiffahrtsgewerbes zu öffentlichen Maßnahmen zum Schutze der deutschen Binnenschiffahrt. Dem Scheitern dieser Selbsthilfemaßnahmen kommt insofern ganz besondere Bedeutung zu, als erst die Unmöglichkeit ihrer Durchführung den letzten Anstoß zur Aufnahme staatlicher Maßnahmen gab; wäre es der Binnenschiffahrt möglich gewesen, aus sich heraus zu einer Gesundung zu gelangen, so hätte sich das Eingreifen des Staates von selbst erübrigt.

Selbsthilfemaßnahmen der Binnenschiffahrt müssen stets eine für sie günstigere Gestaltung der Frachtrate zum obersten Ziel haben. Da nun die Erfahrung zeigt, daß

---

[17]) Baur, ZfB. 1932, S. 74.

in Krisenzeiten Tariferhöhungen in der Regel bei freiem Wettbewerb nicht durchführbar sind [18]), so hat es auch in der Binnenschiffahrt nicht an Versuchen gefehlt, durch Zusammenschlüsse zunächst einmal dem inneren Wettbewerb, der die Frachten nach unten zwingt, zu steuern. Daher die Tendenz, auf organisatorischem Wege die Konkurrenz auszuschalten oder zu vermindern, um das Frachtniveau zu erhöhen [19]).

Vornehmlich die Reedereien haben des öfteren den Versuch gemacht, durch Zusammenschlüsse den Wettbewerb innerhalb des Gewerbes einzudämmen. Diese Versuche waren aber zum Scheitern verdammt, da einmal bezüglich der Reedereien selbst Uneinigkeiten der Partner eintraten [20]), zum anderen aber in der Hauptsache die Kleinschiffer direkt oder indirekt jede Vereinbarung von Dauer unmöglich machten, indem sie den traditionellen Mangel an Solidaritätsgefühl in der Binnenschiffahrt nicht zu überwinden vermochten. Die Besonderheit des Berufes prägt das Wesen des Kleinschiffers: der stete Aufenthalt im Freien, die Ausübung des schweren Berufs bei Wind und Wetter, das ständige Auf-sich-selbst-Angewiesensein während der Fahrt bildet Menschen heran, die in ihrer Art gewiß vorzüglich sind, aber, an große Freiheit in ihrer Berufstätigkeit gewöhnt, sich nur schwer einem anderen fügen oder unterordnen können [21]). Gelang es aber infolge des geringen Verständnisses der Kleinschiffer nicht, die Kleinschiffahrt in sich zu einen, so entfiel sie durch ihre Zersplitterung auch als geschlossener Vertragspartner für die Reedereien; vor allem aber verursachten die Kleinschiffer durch ihr Auftreten als Außenseiter auch die Unmöglichkeit dauerhafter Bindungen der Reedereien, und bedeuteten in dieser Beziehung eine ausgesprochen destruktive Konkurrenz. So machten die Kleinschiffer z. B.

[18]) L. Mayer, Wirtschaftskrise und Verkehrswirtschaft, ZfV. 1932, S. 17.

[19]) Sven Helander, a. a. O., S. 142.

[20]) Z. B. in dem im Frühjahr 1931 geschlossenen Elbe-Kartell-Provisorium; cf. Die Elbe, 1932, S. 7.

[21]) Zschucke, Vom Wesen der Kleinschiffahrt, ZfB., 1932, S. 108; vgl. auch Koenigs, DVN. vom 8. 5. 1934, S. 2.

auf der Elbe den Versuch der Reeder, durch Kartellvereinbarungen einen gewissen Frachtenstand zu halten, dadurch zunichte, daß sie sich jedem Außenseiter und jedem Befrachter zur Verfügung stellten. Auch auf dem Rhein gelang es nicht, die Partikuliere und Reedereien in einer gemeinsamen Front zu sammeln. Die Reeder hatten den Partikulieren angeboten, ihren gesamten Partikulierschiffsraum zu einer festen Grundmiete anzunehmen, und ihnen darüber hinaus ihren sich aus dem tatsächlichen Beschäftigungsgrad der gesamten Rheinschiffahrt ergebenden Anteil an der Beförderungsleistung und am Gewinn einzuräumen. . . Der Plan scheiterte an dem inneren Widerstreben der Partikuliere, ihre von ihren Vätern ererbte Selbständigkeit aufzugeben und sich, wenn auch zunächst nur vorübergehend, in ein dauerndes Vertragsverhältnis zu den Reedereien zu begeben![22]) Einzig auf der Oder gelang es dem Frachtenausschuß in Breslau[23]) mit dem aus der Kriegszeit übernommenen Kleinschiffer-Betriebsverband wenigstens die Frachten für das Hauptgut, die Kohle, zu behaupten, und Reedertonnage und Kleinschiffsraum einigermaßen gleichmäßig an den Kohlenverschiffungen zu beteiligen[22]). Im ganzen aber müssen die Selbsthilfemaßnahmen des Binnenschiffahrtsgewerbes als gescheitert angesehen werden, weil die Binnenschiffahrt nach wie vor von einem „kurzsichtigen Individualegoismus“[24]) beherrscht war.

Das Scheitern der Selbsthilfemaßnahmen wiederum mußte bei der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Binnenschiffahrt und bei der Unmöglichkeit einer Gesundung derselben durch das freie Spiel der Kräfte zu einem Eingreifen der öffentlichen Hand führen.

---

[22]) DVN. vom 8. 5. 1934, S. 2; vgl. ferner: Koenigs, „Der Rhein“ 1930, S. 91.

[23]) Der sog. Frachtenausschuß war in Wirklichkeit ein freier Verein der Reeder und Kleinschiffer mit Kartellcharakter. (Die Elbe, 1932, S. 7).

[24]) Arnecke, ZfV., 1930, S. 139.

II. Teil:

Die öffentlichen Maßnahmen bis zum Jahre 1933 (vorläufige Hilfsmittel).

Vorbemerkung:

Die Nichtgewährung von Subventionen.

Die Darlegungen der öffentlichen Maßnahmen zum Schutze der deutschen Binnenschiffahrt müssen mit einem Negativum eingeleitet werden, mit der Nichtgewährung von Subventionen. Diese Tatsache kann insofern als auffallend bezeichnet werden, als Subventionen aus gesamtwirtschaftlichen Gründen im Verkehrswesen seit jeher eine große Rolle gespielt haben[25]). Auch konnte von der, trotz der überaus ungünstigen Finanzlage des Staates, in anderen Wirtschaftszweigen getätigten Sanierung durch Staatsmittel — Osthilfe, Bankensanierung, Bergbausubvention — analog auch für die Binnenschiffahrt eine Berechtigung abgeleitet werden.

Wenn eine Subventionierung in der deutschen Binnenschiffahrt nicht stattfand, so lag dies einmal an der Existenz der vornehmlich auf dem Rhein vorhandenen sogenannten Werksreedereien. Diese sind einem Produktions- oder Handelsunternehmen angegliedert, und führen vorwiegend dessen Transporte aus[26]). Da infolge der flüssigen Grenzen zwischen Werks- und freien Reedereien eine Ausschaltung der Werksreedereien nicht möglich war, so wäre die Subvention letzthin auch auf eine besondere Unterstützung derjenigen Produktions- oder Handelsunternehmungen hinausgekommen, denen eine Reederei angegliedert war, ein Umstand, der für den Staat nicht tragbar war.

Noch schwerwiegender aber war, daß durch Subventionen das Kernproblem, nämlich das Mißverhältnis von Angebot und Nachfrage in der Binnenschiffahrt, in keiner Weise eine Veränderung erfahren konnte. Wollte man

[25]) L. Mayer, Wirtschaftskrise und Verkehrswirtschaft, ZfV. 1932, S. 23.

[26]) Definition von Schmitt, a. a. O., S. 216.

[27]) Rheingutachten, a. a. O., S. 459.

aber einer tatsächlichen Besserung den Weg ebnen, so mußten Maßnahmen zur Bekämpfung der Ueberkapazität in Angriff genommen werden; und zutreffend hat Koenigs diesen Weg geradezu als einen solchen zur Verhinderung des Eintrittes des Subventionsfalles charakterisiert[28]); nicht zu subventionieren galt es, sondern durch Beeinflussung der Kapazität den Tonnagemarkt zu beeinflussen, und damit die Subventionierung auszuschließen!

I. Versuche zur Erweiterung des Bedarfs.

(1) Eine Beseitigung der Ueberkapazität kann einmal von der Nachfrageseite her erfolgen. Der Verkehrsrückgang auf Grund der krisenbedingten Wirtschaftsschrumpfung war oben als eine der Ursachen der Ueberkapazität erkannt worden[29]). Gelang es, über eine Belebung der Wirtschaft eine Vergrößerung der Verkehrsmenge zu erzielen, so mußte der Kampf um den Anteil an der Verkehrsdecke sich verringern, und die Erweiterung des Bedarfes auch nach Binnenschiffstonnage deren Ueberkapazität entgegenwirken. Die theoretische Richtigkeit dieses Weges wurde auch damals von der Regierung erkannt. Ministerialrat Baur äußerte sich dahingehend[30]), daß weitere Regierungsmaßnahmen zugunsten der Binnenschifffahrt sich erübrigen würden, wenn es der Regierung gelingen könnte, unsere Wirtschaftslage mit einem Schlage zu ändern. Im gleichen Atemzuge aber wurde der theoretischen Richtigkeit die praktische Undurchführbarkeit gegenübergestellt durch die Erklärung, daß niemand eine Mehrung des Transportgutes von der Regierung erwarten könne[31]). Und in der Tat war, wie die Erfahrung uns gelehrt hat, die Zeit bis 1933 für eine Wirtschaftsbelebung großen Stils, und damit gleichzeitig auch für eine allgemeine Verkehrsbelebung, nicht reif, so daß der, man darf wohl sagen, idealste Weg zur Beseitigung der Ueberkapazität entfiel.

---

[28]) Koenigs, Das Problem der Subventionen im Verkehrswesen, Ztg. VMEV. 1935, S. 963.

[29]) Vgl. oben S. 5.

[30]) ZfB 1932, S. 73.

[31]) Ebenda.

(2) Die zweite Möglichkeit, von der Nachfrageseite her einen Versuch zur Regulierung des Tonnagemarktes zu machen, war in der Bedarfsverschiebung von der Schiene zur Wasserstraße gegeben. Da die Eisenbahnpolitik ein Mittel ist, mit dem die Ströme des Verkehrs nach Belieben umgeschaltet werden können[32]), so mußte grundsätzlich eine Bedarfsverschiebung möglich sein, wenn der Staat eine Neugestaltung der Eisenbahntarifpolitik vornahm, um auf diese Weise der Binnenschifffahrt Transporte zuzuführen, ein Weg, der indessen aus zweierlei Gründen nicht gangbar war.

Zunächst hatte der Staat nicht die Tarifhoheit über die Eisenbahn, sondern die Regierung war auf die Genehmigung der von der Reichsbahn-Gesellschaft aufgestellten Tarife beschränkt[33]). Diese Genehmigung war zudem noch keine absolute, sondern die Reichsbahn-Gesellschaft konnte bei völliger oder teilweiser Versagung der Genehmigung eine dritte Instanz, das Reichsbahngericht, anrufen, dessen Entscheidung die Reichsregierung sich fügen mußte. Die Reichsregierung war zwar ferner auch berechtigt, Aenderungen der Tarife zu verlangen, die sie für notwendig erachtete, indessen entschied auch bei hieraus sich ergebenden Meinungsverschiedenheiten zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft ebenfalls das Reichsbahngericht als letzte Instanz[34]). Die Reichsregierung hatte also nur einen sehr bedingten Einfluß auf die Tarifgestaltung der Reichsbahn-Gesellschaft, und eine richtunggebende wirksame Aenderung der Eisenbahntarife zugunsten der Binnenschiffahrt seitens der Reichsregierung war ausgeschlossen[35]).

Weiterhin wäre eine erhebliche Aenderung der Reichsbahntarifpolitik im damaligen Zeitpunkt nicht ohne größte Schädigung für die Reichsbahn möglich gewesen. Wenn es auch keinem Zweifel unterliegen kann, daß die Tarifpolitik der Reichsbahn-Gesellschaft in der Nach-

[32]) Rheingutachten, a. a. O., S. 465.

[33]) Reichsbahngesetz vom 13. März 1930, § 33, Abs. II (RGBl. II S. 369 ff.).

[34]) Ebenda, § 33 Abs. V.

[35]) Vgl. Wiese, a. a. O., S. 112, 115. Burmeister, Die Elbe, 1929, S. 318.

kriegszeit der Binnenschiffahrt großen Abbruch zugefügt hat, und daß bei größeren Befugnissen der Reichsregierung gegenüber der Reichsbahn-Gesellschaft vielleicht ein günstigerer Ausgleich zwischen beiden Verkehrsmitteln möglich gewesen wäre, so konnte doch bei dem enormen Verkehrsrückgang der Eisenbahn während der Krise[36]) eine weitere Verschlechterung des Transportanteils der Bahn nicht verantwortet werden.

Es war also jede Regulierung des Tonnagemarktes durch eine Erweiterung des Bedarfs unmöglich, so daß nur ein Versuch zur Beeinflussung des Frachtraumangebots Platz greifen konnte.

II. Versuche zur Beeinflussung des Frachtraumangebots im Wege der Notgesetzgebung.

So wenig der Staat die Ueberkapazität in der Binnenschiffahrt von der Nachfrageseite her zu beseitigen vermochte, so wenig war er imstande, bei der erwähnten Unelastizität des Angebots von Binnenschiffahrtsraum in Depressionszeiten[37]), mit einem Schlage durch Angebotsverringerung einen Ausgleich von Angebot und Nachfrage in der Binnenschiffahrt herzustellen. Vermochte er aber die Ursachen der Ueberkapazität nicht zu beseitigen, so mußte er wenigstens versuchen, vorerst deren Symptome zu mildern.

(1) Die die besonders niedrigen Binnenschiffahrtsfrachten bedingende innere Konkurrenz, die im Wege der Selbsthilfe der Binnenschiffahrt nicht hatte verringert werden können, mußte möglichst weitgehend ausgeschaltet werden, um — war schon eine Verkleinerung des Kahnraumes ausgeschlossen — wenigstens die Dringlichkeit des Angebots zu verringern. Die staatlichen Maßnahmen konnten zunächst nur dahin steuern, den aus der Marktlage sich ergebenden Druck zu mildern, indem die Schärfe des inneren Wettbewerbes beseitigt wurde, die die Not noch größer machte, als sie ohnehin unver-

---

[36]) Vgl. oben S. 2.
[37]) Vgl. oben S. 10.

meidlicherweise schon war[38]). Da die innere Konkurrenz am schwersten die Kleinschiffahrt betraf, ergab sich als erste Aufgabe die organisatorische Zusammenfassung der Kleinschiffer.

Die Voraussetzung hierzu wurde durch die auf Grund des Art. 48 Abs. II RV. erlassene sog. Anpassungsverordnung des Reichspräsidenten vom 23. Dezember 1931 geschaffen, deren dritter Teil die Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt zum Gegenstand hatte[39]), und u. a. die Reichsregierung ermächtigte, „Schiffahrtstreibende zu öffentlich-rechtlichen Verbänden zusammenzuschließen".

Für diese Schifferbetriebsverbände bestanden Vorbilder in den Verbänden, die auf Grund der Bundesratsverordnung „über die Errichtung von Schifferbetriebsverbänden in der Binnenschiffahrt" vom 18. August 1917[40]) im Jahre 1919 geschaffen worden waren. Diese Schifferbetriebsverbände erlangten indessen keine nachhaltige Bedeutung und fanden schon 1922 ihr Ende durch das Gesetz betr. die Organisation der Kleinschiffahrt vom 19. Mai 1922[41]); nach Beendigung der Kriegs- und Uebergangswirtschaft, der zu dienen die Schifferbetriebsverbände in erster Linie errichtet worden waren, glaubte das Reichsverkehrsministerium auf die Erhaltung der Zwangsverbände verzichten zu können. Es stellte aber durch das letztgenannte Gesetz den Kleinschiffern die Möglichkeit der Umwandlung der zwangsweise gebildeten Betriebsverbände in Kleinschifferverbände ohne behördlichen Zwang im Wege von Abstimmungen, die bis spätestens zum 30. September stattzufinden hatten, anheim. Eine Abstimmung wurde aber nur für das Stromgebiet der Oder veranstaltet, und brachte eine Entscheidung für das Fortbestehen des Verbandes als Organisation der Oder-Kleinschiffer. Dieser Schifferbetriebsverband für die Oder vermochte im Laufe der Jahre zur Stetigkeit des Frachtgeschäfts dank seiner Mitwirkung im Frachtenausschuß für die Oder und zur

[38]) Baur, ZfB. 1932, S. 74.
[39]) RGBl. I, S. 783.
[40]) RGBl. S. 720.
[41]) RGBl. II, S. 129/132.

Förderung des Standes in sozialer und wirtschaftlicher Beziehung beizutragen — bei voller Wahrung der selbständigen geschäftlichen Tätigkeit der einzelnen Mitglieder[42]).

Auf diese Vorläufer folgten nun die Schifferbetriebsverbände, die auf Grund der Verordnung zur Errichtung von Körperschaften des öffentlichen Rechts vom 23. März 1932[43]) geschaffen wurden. Zunächst wurden Schifferbetriebsverbände für die Stromgebiete der Oder, der Elbe und der Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder errichtet, wenig später[44]) auch für die ostpreußischen Wasserstraßen, aber nicht für den Rhein; sie wurden sämtlich behördlicher Aufsicht unterstellt (§ 2 der VO.). Als Mitglied wurde den Verbänden angeschlossen, wer mit nicht mehr als drei Binnenschiffen (Kähnen, Motorkähnen, Schleppern oder Güterdampfern) gewerbsmäßig für andere Güter beförderte (§ 1 der VO.). Als Aufgaben wurden den Schifferbetriebsverbänden (§ 2 der Satzung) die Förderung der Belange ihrer Mitglieder, insbesondere die Vertretung gegenüber den Behörden und den an der Binnenschiffahrt Beteiligten, sowie in den — im folgenden noch zu erörternden — Frachtenausschüssen zugewiesen; auch eine Regelung der Verteilung des Frachtgutes konnte vom Leiter des Verbandes getroffen werden, so daß durch eine gleichmäßige Verteilung des Frachtgutes auf die Verbandsmitglieder nach dem Prinzip der Reihenladung dem „Anreißen der Transporte durch Preisunterbietung“[45]) ein Ende bereitet und damit auch die Dringlichkeit des Angebots gemildert werden konnte. Es waren in den Schifferbetriebsverbänden diejenigen Organisationen entstanden, die den Ausgangspunkt für eine Beseitigung des zerfleischenden Konkurrenzkampfes der Kleinschiffahrt bildeten, indem sie die unerläßliche Voraussetzung für jede erfolgreiche Regelung der Wettbewerbsverhältnisse verschafften: „eine planmäßige Verteilung des Ladungs-

42) J. Schneider, a. a. O. S. 16.
43) RVBl. I, Nr. 8, 11.
44) VO. v. 25. IV. 1932 (RVBl. I Nr. 11).
45) Napp-Zinn, a. a. O., S. 42.

angebotes“[46]). Die Preisunterbietung wurde des weiteren ausgeschaltet durch die Verpflichtung der Verbandsmitglieder, bei Vermeidung von Ordnungsstrafen die von der dazu ermächtigten Stelle für ein Stromgebiet festgesetzten Beförderungsentgelte einzuhalten (§ 11, Ziff. 3 der Satzung). In dieser Sicherung der Innehaltung der Beförderungsentgelte will Schneider[47]) die Hauptaufgabe der Schifferbetriebsverbände sehen; man darf darüber aber die grundlegende Bedeutung der organisatorischen Zusammenfassung der Kleinschiffahrt zur Ausschaltung des katastrophalen Wettbewerbes nicht unterschätzen.

(2) Neben der Ermächtigung der Reichsregierung zur Zusammenfassung der Kleinschiffahrt wurde die Regierung durch die Anpassungsverordnung vom 23. Dezember 1931[48]) instand gesetzt, „selbst oder durch dazu von ihr ermächtigte Verbände oder andere Stellen Mindest- und Höchstentgelte im Binnenschiffahrtsverkehre (Beförderungspreise, Schlepplöhne, Maklerentgelte) festzusetzen“. Zu diesem Zwecke wurden durch Verordnung vom 23. März 1932[49]) Frachtenausschüsse errichtet.

Auch diese Ausschüsse hatten, ähnlich den Schifferbetriebsverbänden, Vorgänger: erstmalig waren Frachtenausschüsse auf Grund der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 „über wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschiffahrt“[50]) geschaffen worden, die aber die erste Nachkriegszeit nicht überdauert hatten. Allein für die Oder war dann in der Folgezeit ein Frachtenausschuß tätig[51]), der einem freiwilligen Zusammenschluß der Spediteure, Verlader, Reeder und der im Schifferbetriebsverband für die Oder zusammengefaßten Kleinschiffer[52]) entsprang. Auf diesem Vorbild baute die Neuregelung grundsätzlich auf.

[46]) „Die Elbe“ 1932, S. 138.
[47]) a. a. O., S. 15.
[48]) Vgl. S. 28 Anm. 39.
[49]) RVBl. I, Nr. 8, 11.
[50]) RGBl. S. 722.
[51]) Vgl. oben S. 23.
[52]) Vgl. oben S. 28.

Die Frachtenausschüsse, die im Wege der Notgesetzgebung in Breslau, Stettin, Berlin, Magdeburg, Halle a./S., Dresden, Hamburg und Lübeck errichtet wurden, setzten sich — analog dem alten Breslauer Ausschuß — aus den Vertretern der Kleinschiffahrt, der Großschiffahrt, der Verlader und der Spediteure zusammen (§ 2 der VO.). Die Beteiligung der Verlader und Spediteure mit gleicher Stimmenzahl in den Ausschüssen wie die Schiffahrt deutete auf eine Wahrung der Interessen der Verkehrsnutzer; und in der Tat hat infolge dieser Mitbestimmung der Wirtschaft die damals notwendige — allerdings sehr geringe — Erhöhung der Frachten und später ihre Erhaltung kaum zu Schwierigkeiten geführt[53]). Die Frachtenausschüsse waren vornehmlich als Instrumente der Wirtschaft gedacht[54]); dieser blieb die Initiative für Frachtenfestsetzung, nicht aber kam sie den staatlichen Aufsichtsbehörden zu, deren Tätigkeit sich auf eine Bestätigung der Beschlüsse der Frachtenausschüsse beschränkte (§ 5 Abs. II der VO.). Durch die Bestätigung der Aufsichtsbehörde wurde dann aber der Beschluß eines Frachtenausschusses zum staatlichen Hoheitsakt; für jeden verbindliches, objektives Recht wurde dann geschaffen[54]), gegen welches Zuwiderhandlungen später mit Kriminalstrafen bedroht wurden[55]). Andererseits konnten die Frachtenausschüsse durch die staatlichen Aufsichtsbehörden nicht zum Handeln gezwungen werden. Die Frachtenausschüsse waren eben im besonderen Maße als Selbstverwaltungsorgane gedacht, die zur Verfügung gestellt wurden, deren Gebrauch oder Nichtgebrauch aber ganz in die Hände der beteiligten Kreise gelegt war[56]); traten sie aber in Tätigkeit, dann ergab sich nach erfolgter Bestätigung seitens der zuständigen Behörde die genannte allgemeine Verbindlichkeit. Des weiteren hatten die Aufsichtsbehörden noch bei eventuellen Differenzen der Mitglieder der Frachtenausschüsse zu vermitteln, ohne indessen eine Schlichterrolle, wie etwa im Arbeitsrecht, zu besitzen.

---

53) Billing, ZfB. 1935, S. 292.
54) Schneider, a. a. O. S. 36.
55) Vgl. Reichsanzeiger Nr. 173 v. 26. 7. 32.
56) Baur, ZfB. 1932, S. 278.

Zwischen den Schifferbetriebsverbänden und den Frachtenausschüssen wurde dergestalt eine Verbindung geschaffen, daß die Betriebsverbände auf die Einhaltung der von den Ausschüssen festgesetzten Beförderungsentgelte zu achten hatten, während sie andererseits als Vertretung der Kleinschiffer als Mitglied der Frachtenausschüsse fungieren mußten.

(3) Mit den beiden Durchführungsverordnungen vom 23. März 1932 erschöpfte sich die staatliche Tätigkeit nicht. Eigentlich wider Willen sah sich der Staat gezwungen, zur Bildung von Zwangskartellen zu schreiten. Ursprünglich hatte man geglaubt, daß es genügen würde, die Kleinschiffer im Wege der Notgesetzgebung zu einen, und angenommen, daß die Reedereien von sich aus zu einer Einigung gelangen würden. Dieselbe wurde auch in vielen Fällen erzielt, indessen zeigte das Außenseitertum einer Reederei auf der Elbe bald, daß der Staat gegebenenfalls auch im Gegensatz zu seiner anfänglichen Einstellung zur Schaffung von weiteren Zwangszusammenschlüssen bereit sein mußte, wollte er seine anderen Maßnahmen nicht gefährden. Es wurde zunächst durch Verordnung vom 10. Juni 1932 [57]) für die Elbe zur Zwangskartellierung übergegangen; durch Verordnung vom 10. September 1932 erhielten dann die drei Zwangskartelle, denen es zunächst rechtlich an zwingender Wirkung gemangelt hatte, den Charakter einer Körperschaft des öffentlichen Rechts.

Wie der staatliche Eingriff den Reedereien gegenüber den ursprünglich gesetzten Rahmen überschritt, so war dies auch mit dem Eingreifen in bestehende Verträge der Fall. Es hatte sich gezeigt, daß Verträge bestanden, die Bindungen zur Annahme bezw. Gewährung von Beschäftigung enthielten [58]), und die in empfindlicher Weise den neu geschaffenen Rahmen durchbrachen. Um nun auch hier zur Abänderung seinen Einfluß geltend machen zu können, mußte der Staat, entgegen seiner ursprünglichen Absicht unter dem 25. Juli 1932 zum Erlaß der sog. Kontrollverordnung [59]) schreiten. Danach mußten Verträge,

[57]) Vgl. Reichsanzeiger Nr. 136.
[58]) Vgl. Baur, ZfB. 1932, S. 280.
[59]) Vgl. Reichsanzeiger Nr. 173.

die eine Güterbeförderung mit Binnenschiffen bezweckten oder die Ermietung solcher Schiffe zum Gegenstand hatten, und die nach dem 23. Dezember 1931 geschlossen waren — ausschließlich der Frachtverträge — bis zum 5. September 1932 den Frachtausschüssen zum Entscheid vorgelegt werden. Durch ihre zeitliche Begrenzung trug diese Vorschrift, die mehr der Ergänzung einer Lücke als der Neugestaltung diente, von vornherein vorübergehenden Charakter.

Diese sämtlichen Maßnahmen der Staatsgewalt mußten natürlich dann zur Bedeutungslosigkeit verurteilt sein, wenn die Besserung der Lage der Binnenschiffahrt, oder gar schon allein die Aussicht auf Besserung, ihrerseits wiederum eine Vermehrung des Angebots durch den Neubau von Binnenschiffen auslösten. Der relativ kleine Kapitalaufwand, der erforderlich ist, um einen neuen Kahn zu beschaffen, läßt — wie die Erfahrung lehrt — im allgemeinen das Angebot auf jede geringe Besserung der Marktlage reagieren [60]); es weist das Angebot von Kahnraum bei günstiger Konjunktur ohne Zweifel eine gewisse Elastizität auf, während es in Depressionszeiten dagegen ausgesprochen unelastisch ist. Da aber selbst die geringste Tonnagevermehrung den Versuchen des Staates, die Ueberkapazität in der Binnenschiffahrt zu mildern, entgegenwirken mußte, so blieb dem Staate auch in diesem Falle nichts übrig, als dem Anreiz zur Kapazitätssteigerung sein Veto entgegenzusetzen: die Vermehrung von Kahnraum wurde behördlichem Eingriff unterstellt [61]).

(4) Die im vorigen geschilderten staatlichen Maßnahmen stellen in ihrer Gesamtheit eine völlige Umwälzung in der deutschen Binnenschiffahrt insofern dar, als Maßnahmen marktregelnden Charakters im Wege staatlichen Zwanges in die deutsche Binnenschiffahrt getragen wurden. Zwar hatte der Staat schon im Kriege zwangsmäßig eingegriffen, indessen hatten die Dinge zu dieser Zeit doch anders gelegen als 1932, indem nicht Ueberkapazität, sondern im Gegenteil, durch die Kriegs-

60) Rheingutachten, a. a. O., S. 476.

61) Schiffsraum-Vermehrungs-Verordnung vom 26. Mai 1932 (Reichsanzeiger Nr. 128); galt nicht für das Rheingebiet.

wirtschaft bedingt, Mangel an Kahnraum zu staatlicher Reglementierung Anlaß gegeben hatte; vor allem aber müssen kriegswirtschaftlich verursachte Schritte anders bewertet werden, als solche in Friedenszeiten. In einem Punkte jedoch wiesen Kriegs- und Friedenszeit Uebereinstimmung auf, nämlich in der Erkenntnis, daß es ohne öffentlich rechtlichen Zwang garnicht möglich sei, die in zahlreiche Einzelbetriebe zersplitterte Kleinschiffahrt zusammenzufassen [62]). Die unlösbare Aufgabe, bei Einigungsversuchen privater Natur dem Außenseiterproblem zu begegnen, geht nach einer Zwangslösung [63]). Zwar ist damals wiederholt die Behauptung aufgestellt worden, daß der Staat nur die rechtliche Form geben wollte, in welcher sich der Zusammenschluß in der Binnenschiffahrt freiwillig vollziehen sollte, und daß die Freiwilligkeit nicht dadurch aufgehoben würde, wenn in einzelnen Fällen auch der staatliche Zwang eingesetzt werden müsse [64]). Schließlich ist aber die Tatsache des im Hintergrunde drohenden unvermeidbaren Eingreifens des Staates doch ein Argument, das gegen die Freiwilligkeit im eigentlichen Sinne spricht [65]), und man geht heute in der Beurteilung der verschiedenartigen Aussprüche staatlicherseits bezüglich des freiwilligen Charakters der Zusammenschlüsse in der Binnenschiffahrt auf Grund der Notgesetzgebung wohl nicht fehl, wenn man meint, daß sie nur der individualistisch eingestellten Binnenschiffahrt den staatlichen Zwang etwas weniger augenscheinlich machen sollten. Bei den Frachtenausschüssen trat dieser Zwang nicht so stark in Erscheinung wie bei den Schifferverbänden, da — wie erwähnt — die Initiative den Mitgliedern der Ausschüsse verblieb; indessen war auch hier durch die Verbindlichkeitserklärung der staatlichen Behörde das Zwangsmoment eingeschaltet.

Eine Urteilsfällung über die Wirkungen der staatlichen Maßnahmen bezüglich der Binnenschiffahrt bis zum Jahre 1933 birgt besondere Schwierigkeiten. Die ersten Durch-

---

[62]) Vgl. Reichstagsdrucksachen 1914/18 Nr. 1214, S. 160.

[63]) Wietfeld, a. a. O., S. 64.

[64]) Vgl. u. a.: Koenigs, ZfB. 1932, S. 271.

[65]) Auch die erst später erfolgte Einführung der Strafandrohung deutet auf Zwang.

führungsverordnungen fielen an das Ende des ersten Quartals 1932, die weiteren Maßnahmen erfolgten zu noch späteren Terminen. Es liegt auf der Hand, daß sich bis 1933 — von welchem Zeitpunkt an die allgemeine Wirtschafts- und Verkehrssteigerung die Binnenschiffahrt von der Nachfrageseite her belebte — die Segnungen der Notverordnung schon deshalb nur wenig bemerkbar machen konnten, weil die ganze Organisation sich überhaupt erst einspielen mußte [66]). Ferner muß man bei einer Beurteilung der ersten Folgen der Staatseingriffe immer im Auge behalten, daß der Staat nicht die Ursachen der Ueberkapazität beseitigen konnte, sondern daß er sich darauf beschränken mußte, die besonders verderblichen Folgen derselben zu bessern; allein hieran darf man bei einer Prüfung, ob die Staatsmaßnahmen eine günstige Wirkung zu erzielen vermochten oder nicht, den Maßstab anlegen. Und es ist dem Staat damals gelungen, wenigstens dem überspitzten Wettbewerb der Kleinschiffahrt durch organisatorische Zusammenfassung und Ladungsverteilung ein Ende zu bereiten, und gleichzeitig auch die Voraussetzung für eine Frachthaltung zu schaffen. Wenn das Jahr 1932, als Ganzes betrachtet, auf dem Frachtenmarkt auch noch als Zeitraum weiteren Rückganges gekennzeichnet ist, so muß — wie schon erwähnt — beachtet werden, daß die marktregelnden Maßnahmen erst gegen die Mitte des Jahres einsetzten; bereits von diesem Zeitpunkt an machten sich Ansätze zu einer Wendung im Elbe-Oder-Gebiet dank der Wirksamkeit der Zwangskartellierung geltend [67]).

In ihrer Gesamtheit haben die während des Jahres 1932 ergriffenen öffentlichen Maßnahmen zu einer Besserung der Schäden der Ueberkapazität geführt, sie haben sich bewährt, „so weit nach Lage der Wirtschaft überhaupt ein Erfolg zu erzielen war“ [68]). Im Rheingebiet freilich, wo der internationale Charakter der Rheinschiffahrt derartige Notmaßnahmen von vornherein unmöglich machte [69]), war die Lage der deutschen Binnenschiffahrt nach wie vor unverändert schlecht.

66) Platow, Die Elbe, 1933, S. 9.
67) cf. Raab, a. a. O., S. 93.
68) Mitteilung des Reichsverkehrsministeriums, DVN., Nr. 6, S. 4.
69) Welker, ZfB. 1935, S. 113.

III. Teil:

Die Ersetzung der vorläufigen Hilfsmittel durch Schaffung einer dauernden Ordnung der Binnenschiffahrt seit 1933.

I. Die Konsolidierung der Notgesetzgebung.

(1) An der Jahreswende 1932/33 befand sich die deutsche Wirtschaft noch immer in der Krise, und das Institut für Konjunkturforschung hatte damals feststellen müssen, daß aller Voraussicht nach mit einer längeren Dauer der Depression zu rechnen sein würde, wenn nicht umfassende wirtschaftspolitische Maßnahmen einsetzten[70]). Die neue Reichsregierung ergriff hierzu die Initiative, und führte durch eine wirtschaftspolitische Aktivität größten Stils eine allgemeine Belebung der Wirtschaftstätigkeit herbei, die sich bereits im ersten Halbjahr 1933 abzeichnete; eine nennenswerte Auflockerung der Erstarrungserscheinungen in weiten Teilen der Wirtschaft trat ein[71]). Der entscheidende Antrieb ging dabei von der grundlegenden Neuordnung und Konsolidierung der politischen Verhältnisse aus. Die straffe Zusammenfassung und einheitliche Gestaltung der gesamten politischen Willensbildung gab die Grundlage für eine stetige Wirtschaftspolitik[71]), als deren Folge sich in den nächsten Jahren ein ununterbrochener Aufstieg der Wirtschaft in Deutschland vollzog.

Die Ueberwindung der Wirtschaftslethargie kam in den gesteigerten Verkehrszahlen zum Ausdruck; die Verkehrsleistungen der Reichsbahn lagen bereits im Jahre 1933 recht beträchtlich über dem Vorjahrsstand, und auch der Binnenwasserstraßenverkehr begann eine Steigerung zu zeigen[72]). Mit der von Jahr zu Jahr zunehmenden Belebung des Binnenschiffahrtsverkehrs von der Nachfrageseite her mußte aber die Fragestellung akut werden, ob die von der Reichsregierung getroffenen Notmaßnahmen zur Beeinflussung der Angebotsseite von Binnenschiffsraum nunmehr nicht ihre Daseinsberechtigung verloren hätten. Be-

[70]) Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung vom 21. 7. 1936.

[71]) Deutschlands wirtschaftliche Lage an der Jahreswende 1933/34, S. 1 (herausgegeben von der Reichs-Kredit-Ges.)

[72]) Im einzelnen: cf. unten S. 82, 83.

gann sich doch jetzt „die allgemeine Wirtschaftslage zu ändern", welche Tatsache, wenn sie s. Z. möglich gewesen wäre, nach Anschauung des Verkehrsministeriums 1931/32 Regierungsmaßnahmen zugunsten der Binnenschiffahrt erübrigt haben würde[73]). Und beim Erlaß der ersten Ausführungsverordnungen der Notgesetzgebung war von der gleichen Stelle ausdrücklich hervorgehoben worden, daß alle Maßnahmen nur als „vorübergehende für die Zeit der abnormen Krise" gedacht waren[74]), und daß nach Beendigung der Krise in der Binnenschiffahrt „die freien Kräfte der Wirtschaft wieder walten lassen sollten"[75]).

Nun ist hierzu einmal zu bemerken, daß der Verkehrsanfall der Binnenschiffahrt — aus Gründen, die später noch darzulegen sein werden — nicht in dem Maße zugenommen hat, wie man nach der allgemeinen Wirtschaftsbelebung anzunehmen geneigt sein könnte, so daß noch heute von einer völligen Ueberwindung der Notlage der Binnenschiffahrt nicht gesprochen werden kann[76]). Eine Aufhebung der staatlichen Maßnahmen würde also bei der, auch in der Gegenwart immer noch vorhandenen Uebersetzung der Binnenschiffahrt ein Wiederaufleben des früheren Konkurrenzkampfes zur Folge gehabt haben, und vornehmlich wieder zu Lasten der Kleinschiffahrt gegangen sein. Sowohl eine Erneurung des inneren Konkurrenzkampfes mit allen seinen Folgen, als auch eine Verschlechterung der Lage des Kleinunternehmertums war aber für den neuen Staat völlig untragbar.

Neben diesen Momenten sprach des weiteren die Einstellung, die das Neue Reich auf Grund seiner Auffassung über die Verkehrspolitik überhaupt der Binnenschiffahrt gegenüber einnehmen mußte, gegen eine Aufhebung der früher getroffenen Schritte. Nach der nationalsozialistischen Wirtschaftsauffassung kommt die Führung im Verkehr allein dem Staat zu; damit war von vornherein vorgezeichnet, daß die Uebernahme organisatorischer und

73) cf. oben S. 25.
74) Ministerialrat Baur, ZfB. 1932, S. 277.
75) Ministerialrat Baur, ZfB. 1932, S. 74.
76) Mitteilung des Reichsverkehrsministeriums.

marktregelnder Maßnahmen in der Binnenschiffahrt für den neuen Staat eher in Frage kommen mußte als deren Aufhebung, die mit einer Rückkehr zur sogenannten freien Binnenschiffahrt gleichbedeutend war. Und in der Tat hat die nationalsozialistische Regierung die Gedanken der Notverordnung vom 23. Dezember 1931 übernommen und in dem Gesetz zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 16. Juni 1933 organisch ausgebaut und endgültig verankert[77]). Während die verkehrspolitische Aktivität des Neuen Reiches auf dem Gebiete des Straßenverkehrs den Charakter der Neuschöpfung trägt, wurde hinsichtlich der Binnenschiffahrt in erster Linie eine Erhaltungsaufgabe übernommen, schreibt Napp-Zinn[78]). Das ist grundsätzlich richtig, und wird ja auch von Koenigs betont; aber der Schwerpunkt liegt u. E. nicht in der Fortführung der bisherigen Regelung, sondern – sehen wir in diesem Zusammenhange vom organischen Ausbau noch ab – in der endgültigen Verankerung der Gedanken der Notgesetzgebung. Daß der Staat sich entschließt, die provisorisch gedachten organisatorischen und marktbeeinflussenden Maßnahmen „endgültig zu verankern", darin liegt der fundamentale Unterschied zur früheren Zeit, der zu dem Urteil berechtigt, daß die neue Regierung, wenn sie bezüglich der Binnenschiffahrt auch rein äußerlich den vorhandenen Spuren gefolgt ist, in der Tat doch einen grundlegenden Wandel vollzogen hat. Sie erst hat den bis dahin immer noch offenen Rückweg zum laisser faire in der Binnenschiffahrt ausgeschaltet.

Der liberale Staat hatte in die Binnenschiffahrt nur in Zeiten ausgesprochener Not eingegriffen. Vom damaligen individual-kapitalistischen Standpunkt aus betrachtet, handelte es sich um zum Teil unerhörte Eingriffe in Bereiche, die als unantastbar galten, in die Vertragsfreiheit,

[77]) Koenigs, DVN. vom 8. V. 1934, S. 3.

[78]) Napp-Zinn, Die Neugestaltung der Verkehrspolitik im nationalsozialistischen Deutschland, Jahrb. für Nationalökonomie und Statistik, Bd. 141, S. 42.

die Gewerbefreiheit und die Freizügigkeit[79]); aber die Maßnahmen trugen als „Notrecht" ja nur befristeten Charakter, die ungewöhnliche Notlage entschuldigte sie gleichsam. Der nationalsozialistische Staat machte sich dann die früheren staatlichen Eingriffe zu eigen, darüber hinaus aber entkleidete er sie der Befristung: Nicht nur die Notlage der Binnenschiffahrt sollten die staatlichen Maßnahmen von nun an überwinden helfen, sondern gleichzeitig ein Fundament zu einer dauernden Ordnung der Binnenschiffahrt bilden. Damit wurde der Schritt vom Notrecht zum Ordnungsrecht in der Binnenschifffahrt vollzogen, der einen völligen Umbruch darstellt, selbst wenn er äußerlich nicht in Erscheinung tritt, da die seit 1933 getroffenen Regelungen nur als eine Fortsetzung bzw. Vervollkommnung der früheren Schritte erscheinen.

Daß das Neue Reich formell an die vorhandenen Regelungen anknüpfen konnte, wurde dabei dadurch erleichtert, daß sie auch der nationalsozialistischen Wirtschaftsauffassung entsprachen. So gliedert sich einmal die Stützung des Einzelschifferstandes in die allgemeine Förderung des Kleinunternehmertums ein. Die Zusammenführung der verschiedenen Interessen in den Frachtenausschüssen, ebenso die Entwicklung einer Gesamtorganisation von Reedern und Einzelschiffern in der Elbschiffahrt bezeugen das Streben nach Interessenausgleich und Zusammenarbeit im Sinne des Gemeinwohls. In den Schifferbetriebsverbänden kommt ideell wie materiell die gliedhafte Stellung des Einzelnen innerhalb des Berufs- und Wirtschaftszweiges zum Ausdruck[80]). Diese Uebereinstimmung der bisher getroffenen Maßnahmen mit der Anschauung des Neuen Reiches war es, die eine reibungslose Konsolidierung der Notgesetzgebung ermöglichte.

(2) (a) Das schon erwähnte Gesetz zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 16. Juni 1933[81]) zeigt im allgemeinen große Anlehnung an die sog. An-

[79]) Prause, ZfB. 1936, S. 242.
[80]) Napp-Zinn, a. a. O., S. 48.
[81]) RGBl. II, S. 317.

passungsverordnung vom 23. Dezember 1931, teilweise sogar textliche Uebereinstimmung, trägt aber unverkennbare Züge der Stärkung des staatlichen Einflusses auf die Binnenschiffahrt. Dies kommt weniger in der Ausschaltung der zu Durchführungsmaßnahmen bis dahin notwendigen Zustimmung der beteiligten Landesregierungen und der Wasserstraßenbeiräte zum Ausdruck, als in der Vergrößerung der Vollmacht der staatlichen Aufsichtsbehörden gegenüber den öffentlich-rechtlichen Verbänden der Schiffahrttreibenden. In der amtlichen Begründung des Gesetzes heißt es: Die Befugnisse der Aufsichtsbehörden haben sich als zu beschränkt erwiesen... Es wird vorgeschlagen, abgesehen von einer Erweiterung ihrer eigentlichen Befugnisse, in den Fällen, wo die Maßnahmen eines Verbandes das Gemeinwirtschaftsleben zu stören drohen, oder wo ein Verband seine Aufgabe nicht genügend erfüllt, die Aufsichtsbehörde zu ermächtigen, die Aufgaben des Verbandes an Stelle der Verbandsorgane selbst wahrzunehmen[82]). Mit dieser Befugnis, an Stelle der Verbandsorgane selbst zu handeln, hat der Staat seinen Einfluß weitestreichend gestärkt. Des weiteren setzt er von nun an auch den Polizeiapparat zur Sicherung seiner Ziele ein, indem er die Polizeibehörden verpflichtet, auf Ersuchen der Aufsichtsbehörden diese bei der Durchführung ihrer Aufgaben zu unterstützen (§ 3 des Ges. v. 16. VI. 1933). Als Grund für diesen Schritt wurde genannt, die Erfahrung habe ergeben, daß die Einhaltung der Frachtfestsetzungen und eine geordnete Verteilung des Frachtgutes ohne polizeilichen Zwang nicht gewährleistet werden könne[83]). Wiederum erfährt das Zwangsmoment in der Binnenschiffahrt eine Verstärkung!

Im weiteren Verfolg der staatlichen Maßnahmen fand der Zwangszusammenschluß der Reedereien auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder durch die 5. Durchführungsverordnung vom 1. September 1933[84]) statt, derzufolge die nicht zu einem Schifferbetriebsverband gehörigen

[82]) DVN. 1933, Nr. 6, S. 4.
[83]) Ebenda.
[84]) RMBl., S. 442.

Schiffseigner zwischen Elbe und Oder zur „Mitteldeutschen Reedereien-Vereinigung von 1933" zusammengefaßt wurden. Die Vereinigung soll in ihrem Verkehrsgebiet ein mit den beteiligten Schifferbetriebsverbänden über Fracht- und Schleppgeschäft zu schließendes Abkommen durchführen, heißt es im § 3 der Satzung. Da dies auf freiwilliger Grundlage sich als nicht möglich erwies, mußte der Staat auch hier zur zwingenden Vorschrift greifen.

Auf der Elbe fand eine Umorganisation statt, indem durch die 8. Durchführungsverordnung vom 12. Januar 1934[85]) aus den bestehenden Zwangskartellen ein einziges, die „Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934" gebildet wurde.

Auch auf dem Rhein wurde endlich der Weg für eine Gemeinschaftsarbeit zwischen Reedern und Partikulieren geebnet. Ein praktischer Erfolg für die notleidenden Partikuliere kam nur und erst dadurch zustande, daß sogleich nach dem nationalsozialistischen Umschwung im März-April 1933 durch den Partikulier-Schifferverband „Jus et Justitia" unter der Flagge der NSBO. Meldestellen im Rheinstromgebiet eingerichtet wurden, durch die hinfort der Partikulierraum nach der Reihenfolge abgegeben wurde[86]). Durch die 10. Durchführungsverordnung vom 15. Sept. 1934[87]) kam es dann zur Zwangsbildung eines Schifferbetriebsverbandes, für den sich sowohl Reedereien als auch Partikuliere ausgesprochen hatten[88]). Unter dem gleichen Datum wurde ferner ein Schifferbetriebsverband für die Unterelbe ins Leben gerufen.

Die verschiedenen Verordnungen für die einzelnen Stromgebiete erfuhren schließlich durch die 12. Durchführungsverordnung vom 15. September 1934[89]) eine Vereinheitlichung, wie auch gleichzeitig durch die 13. Durchfüh-

[85]) RMBl. S. 27.

[86]) Napp-Zinn, a. a. O., S. 42.

[87]) RMBl. S. 617.

[88]) Der Rhein, 1932, S. 111; 1933, S. 46.

Nach Schaffung des SchBV. auf dem Rhein haben sich die deutschen Reedereien ihrerseits bereit erklärt, in einem bestimmten Umfang mit dem SchVB. Schiffsgestellungsverträge abzuschließen, durch die sie sich zur Beschäftigung einer bestimmten monatlichen Menge Partikulierraums verpflichteten.

[89]) RMBl. S. 619.

rungsverordnung[90]) eine einheitliche Mustersatzung für die sämtlichen bestehenden Schifferbetriebsverbände erlassen wurde. Beide Verordnungen dienten einzig der Zusammenfassung der unübersichtlich gewordenen Materie und enthielten keine nennenswerten Aenderungen oder Neuerungen. Auch die verschiedenen Verordnungen über die Frachtenausschüsse wurden durch die 18. Durchführungsverordnung vom 25. September 1935[91]) vereinheitlicht, unter grundsätzlicher Beibehaltung der früheren Regelungen. Nur in einem Punkte muß auch hier eine Verstärkung des staatlichen Einflusses vermerkt werden: während früher für die Frachtenausschüsse ein Zwang zum Handeln nicht bestand, wird nunmehr den Aufsichtsbehörden die Befugnis zugesprochen, zu bestimmen, daß die Frachtausschüsse beschließen müßten! Darüber hinaus aber bleiben die Aufsichtsbehörden auf das Recht der Bestätigung beschränkt und haben nicht, wie gegen Verbände, die Befugnis aus § 3 Abs. 3 des Ges. v. 16. VI. 33 notfalls an Stelle der Verbandsorgane selbst zu handeln[92]).

(b) Neben den auf die Dauer berechneten Maßnahmen müssen noch zwei andere erwähnt werden, die zwar nur vorübergehender Art waren, aber ihrerseits auch zur Besserung der Lage der Binnenschiffahrt einen Beitrag geleistet haben. Es ist dies einmal der durch das Gesetz vom 24. Mai 1933[93]) der Binnenschiffahrt gewährte Vollstreckungsschutz.

Schiffe können, ähnlich wie Grundstücke, durch Eintragung in öffentliche Register verpfändet und damit als Kreditunterlage benutzt werden. Die Schiffseigner haben hiervon in der Zeit aufsteigender Konjunktur reichlich Gebrauch gemacht[94]), waren dann aber infolge der später einsetzenden schlechten Lage im Binnenwasserstraßenverkehr zum größten Teil zu einer Amortisation nicht imstande und von der Zwangsvollstreckung bedroht. Dieser Umstand veranlaßte den Zentral-Verein für deutsche Bin-

90) RMBl. S. 621.
91) RMBl. S. 764.
92) Billing, ZfB. 1935, S. 293.
93) RGBl. I, S. 289.
94) Vogels, a. a. O., S. 5.

nenschiffahrt im März 1932, der Reichsregierung die Ergreifung von Maßnahmen zur Vermeidung ungerechtfertigter und volkswirtschaftlich unerwünschter Zwangsvollstreckungen in Binnenschiffe vorzuschlagen. Zur Durchführung gelangte dieser Plan aber erst nach 1933. Das erlassene Gesetz folgte im Grundgedanken den Verordnungen des Reichspräsidenten vom 14. Februar 1933 über landwirtschaftlichen Vollstreckungsschutz und vom 8. Dezember 1931 über Mindestgebot bei Zwangsversteigerungen[95]); nach zweimaliger Verlängerung trat es mit dem 31. Oktober 1935 außer Kraft.

Als weitere zeitgebundene Maßnahme sind die einmaligen Reichszuschüsse für Instandsetzungsarbeiten an Binnenschiffen zu erwähnen. Die Not im Binnenschifffahrtsgewerbe hatte zu einer Vernachlässigung der notwendigen Instandsetzungsarbeiten geführt, teilweise sogar auf Kosten der Fahrtüchtigkeit. In Anbetracht dieser Lage hatte man schon im Sommer 1933 versucht, der Schiffahrt durch Gewährung von Darlehen zu helfen. Diese Aktion scheiterte aber daran, daß es den Kleinschiffern, für die in der Hauptsache die Hilfsaktion gedacht war, infolge ihrer hohen hypothekarischen Vorbelastung nicht möglich war, dem Reich für die Darlehen vollwertige Pfandrechte zu stellen[96]). So blieb nur der Weg der Gewährung staatlicher Zuschüsse übrig, dem als gesetzliche Grundlage das zweite Gesetz zur Verminderung der Arbeitslosigkeit vom 21. September 1933[97]) diente. Zunächst wurden vom Staate 4 Millionen RM bewilligt, später erfuhr diese Aktion dahingehend eine Erweiterung, daß der Staat auch für die Restfinanzierung Hilfestellung gewährte durch die Ausgabe von Zinsvergütungsscheinen, die bis zum Jahre 1939 jeweils am 1. April beim Reich zur Einlösung vorgelegt werden können.

Bemerkenswert ist bei dieser Hilfsaktion insbesondere das Bestreben, eine Vergrößerung der Kapazität der Bin-

95) RGBl. I, S. 63; RGBl. I, S. 699.

96) Hüfner, a. a. O., S. 38.

97) RGBl. I, S. 652. Die Arbeiten dienten nicht nur der Unterstützung der Binnenschiffahrt, sondern in gleicher Weise der Arbeitsbeschaffung (Werften!).

nenschiffahrt nicht aufkommen zu lassen. Dies erreichte man dadurch, daß starke Tonnage- oder Leistungsveränderungen, einem Neubau gleichkommende Umbauten und Instandsetzungen an abwrackreifen Fahrzeugen von der Aktion ausgeschlossen wurden; aus dem gleichen Grunde wurde die Neumotorisierung von Kähnen nicht unterstützt [98]).

Abgesehen von den beiden letzten, zeitgebundenen Maßnahmen soll die im vorigen dargelegte Konsolidierung der Notgesetzgebung einen Grundstein für eine dauernde Ordnung der Binnenschiffahrt abgeben. Das Neue Reich erkannte aber, daß darüber hinaus noch die Inangriffnahme weiterer Maßnahmen unerläßlich war, sollte die deutsche Binnenschiffahrt auf lange Sicht zu einem leistungsfähigen und in jeder Beziehung gefestigten Verkehrsträger gemacht werden. Durch den Ausbau der Wasserstraßen sollen die technischen Voraussetzungen für eine Festigung der Binnenschiffahrt geschaffen werden; des weiteren sollen verwaltungsrechtliche Neuordnungen bestehende Hindernisse für eine gedeihliche Entwicklung der Binnenschiffahrt beseitigen, und schließlich soll auch noch die Schaffung einer neuen fachlichen Organisation der Binnenschiffahrt einen Beitrag zu deren Ordnung leisten.

II. Die Schaffung der technischen Voraussetzungen für eine dauernde Ordnung der Binnenschiffahrt (Ausbau der Wasserstraßen).

(1) In den Kriegs- und Nachkriegsjahren ist für den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes verhältnismäßig wenig getan worden [99]). Unter dem Druck der wachsenden Arbeitslosigkeit sind dann im Jahre 1932 Ansätze zu vermerken, in verstärktem Maße Bauten an Wasserstraßen ausführen zu lassen, um dadurch Arbeitslosen

[98]) Böhm, Instandsetzungsarbeiten für die Binnenschiffahrt, Frankf. Ztg., Wirtschaftsheft 10, S. 14.

[99]) Ministerialrat Weidner, Die Wasserstraßen im Arbeitsbeschaffungsprogramm, ZfB. 1933, S. 145.

Arbeit zu verschaffen. Zunächst wurde seitens der Reichsregierung durch das sogenannte Papen-Programm auf Grund der Verordnung des Reichspräsidenten vom 14. Juni 1932 der Betrag von 50 Millionen RM zur Verfügung gestellt; das sogenannte Sofort-Programm vom Dezember 1932 sah weitere 10 Millionen RM für Arbeiten der Reichswasserstraßenverwaltung vor. Charakteristisch für diese Maßnahmen war, daß sie kurz befristet waren (bis Ende des Jahres 1933), um weitere Mittel nicht erforderlich zu machen.

Den großen Umschwung auch im Wasserstraßenbau brachte erst das Jahr 1933. Da von vornherein die Arbeitsbeschaffung den Mittelpunkt der gesamten Wirtschaftspolitik des neuen Staates ausmachte, so lag es nahe, u. a. auch die besonders arbeitsintensiven Arbeiten an Wasserstraßen speziell zu fördern, hatte doch das Verkehrsministerium veranschlagt[100]), daß bei Wasserstraßenbauten etwa drei Viertel der aufzuwendenden Beträge mittelbar und unmittelbar in Lohnausgaben bestehen würden, und daran eine günstige Wirkung der Aufwendungen für Wasserstraßenbauten auf die Lage des Arbeitsmarktes mit Bestimmtheit prognostiziert. Nun ist aber hier zur Vermeidung von Fehlschlüssen zu bemerken, daß der Erfolg der Beschaffung von Arbeit für sich allein niemals ausreichen kann, um die Ausführung eines Wasserstraßenbaues zu rechtfertigen. Koenigs führt hierzu aus[101]): Die Beschaffung von Arbeit durch die öffentliche Hand ist eine Notmaßnahme, die nur ergriffen werden darf, wenn es gilt, eine Krise zu überwinden. . . Arbeitsbeschaffung durch die öffentliche Hand bedeutet finanziell einen Vorgriff auf die Einnahmen der kommenden Jahre. Wenn aber die Mittel zur Arbeitsbeschaffung nur durch einen Vorschuß auf die steuerlichen und sonstigen Einkünfte der nächsten Jahre zu beschaffen sind, so wird es klar, daß die Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit und Notwendigkeit der aus Arbeitsbeschaffungsmitteln herzustellenden Wasserstraßenbauten nicht weniger streng sein dürfen, als wenn die

100) Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik, 1927, S. 13.
101) Frankf. Ztg., Wirtschaftsheft 10, S. 14.

Kosten aus laufenden Mitteln zu bestreiten wären. Die Arbeitsbeschaffung findet in dem Zweck der Schaffung von Arbeitsplätzen allein nicht ihre Rechtfertigung. Sie muß, wenn sie vertretbar sein soll, Arbeiten enthalten, die in sich wirtschaftlich begründet sind oder staatlichen Notwendigkeiten entsprechen, und welche, wenn auch nicht gerade im gegenwärtigen Augenblick, so doch später ausgeführt worden wären.

Hinzu kommt, daß die Aktion der Arbeitsbeschaffung eine laufende Verminderung der Arbeitslosigkeit bezweckt. Dieses Ziel wird nur dann erreicht, wenn durch den Ausbau der Wasserstraßen eine derartige Verminderung der Transportkosten erfolgt, daß hierdurch die Produktion industrieller und landwirtschaftlicher Erzeugnisse wesentlich verbilligt wird[102]). Auf diese Weise wird Kaufkraft freigesetzt und damit eine Erweiterung der Produktion geschaffen[102]). „Arbeitsbeschaffung ist der Weg, Wirtschaftsbefruchtung ist das Ziel", so könnte man die verstärkte Inangriffnahme von Wasserstraßenbauten in Deutschland überschreiben.

Die erste gesetzliche Grundlage für den erhöhten Wasserstraßenausbau bildete das Gesetz zur Verminderung der Arbeitslosigkeit vom 1. Juni 1933[103]), durch welches im § 1 der Reichsminister der Finanzen ermächtigt wurde, Arbeitsschatzanweisungen im Gesamtbetrage bis zu einer Milliarde RM zur Förderung der nationalen Arbeit auszugeben. Unter den zu fördernden Zwecken wurden in Ziffer 5 ausdrücklich Flußregulierungen und in Ziffer 7 Tiefbauarbeiten — d. h. Erdarbeiten, insbesondere auf dem Gebiete des Wasserbaues, die überwiegend Erdbewegungen sind, und einen nur verhältnismäßig kleinen Baustoffaufwand erfordern — genannt; über 100 Millionen RM sind insgesamt der Reichswasserstraßenverwaltung zur Verfügung gestellt worden. Da aber im Gegensatz zum Papen- und Sofort-Programm in das Reinhardt-Programm auch Bauvorhaben aufgenommen wurden, deren Fertig-

[102]) Schulz-Kiesow, Wasserstraßen und Arbeitsbeschaffung, Wirtschaftsdienst 1933, S. 841.

[103]) RGBl. I, S. 323.

stellung erst nach mehrjähriger Bauzeit zu erwarten war, so stellten diese Mittel erst einen Teilbetrag des Gesamtaufwandes dar[104]).

(2) Im ganzen möchten wir die derzeitigen wichtigsten Bauten an Wasserstraßen in drei Gruppen gliedern, und als deren erste (a) die schon seit längerer Zeit im Bau befindlichen Anlagen fassen, deren Ausbau nunmehr in beschleunigtem Tempo vonstatten gehen kann. Für eine möglichst schnelle Fertigstellung angefangener Wasserstraßen hat sich schon früher namentlich der damalige Staatssekretär Gothein eingesetzt, der immer wieder das Unwirtschaftliche langsamer Bauausführungen aufgezeigt hat, indem er betonte, daß die Zinsen und Zinseszinsen der in früheren Baustadien gemachten Investitionen dem Anlagekapital zuwachsen und es ungeheuer erhöhen. Wo die Möglichkeit bestünde, das Kapital zu erträglichen Bedingungen zu beschaffen, solle man, so hatte Gothein gefordert[105]), den Bau aus Anleihen finanzieren, deren Verzinsung und Tilgung hinter dem zurückbleiben würde, was sonst alljährlich als Rate in den Haushalt eingestellt werden müßte. Im Prinzip folgen die heutigen Maßnahmen zum beschleunigten Ausbau begonnener Anlagen den Forderungen Gotheins.

In erster Linie sind unter den „Verstärkungsraten" die für den sogenannten Mittellandkanal bereitgestellten Beträge zu erwähnen, für den das Reinhardt-Programm rund 21 Millionen RM veranschlagte, nachdem schon das Papen- und Sofort-Programm rund 9 Millionen RM bereitgestellt hatten. Die Fertigstellung dieser Wasserstraße hat der Reichsverkehrsminister als die größte und wichtigste Aufgabe der Reichswasserstraßenverwaltung bezeichnet. Im Frühjahr 1934 konnte der Kanal bis Braunschweig

104) Weidner, ZfB. 1933, S. 280.

Der Haushaltsplan stellte für 1935 Mittel von rund 108,5 Millionen RM zur Verfügung, der gegenwärtige Haushaltsplan sieht an Beträgen für die Unterhaltung und den Betrieb sowie für den weiteren Ausbau und sonstige einmalige Ausgaben insgesamt rund 119,3 Mill. RM vor, rund 50 % mehr als im Durchschnitt der früheren Jahre! (DAZ. Nr. 276 vom 13. VIII. 1936).

105) ZfB, 1931, S. 233.

vorgetrieben werden; die Strecke von dort bis zur Elbe befindet sich einschließlich der Schleuse Allerbüttel und des Hebewerkes Rothensee sowie des Südflügels, für den 7,7 Mill. RM im Arbeitsbeschaffungsprogramm eingesetzt worden sind, im Bau, und im Jahre 1938 wird das Verbindungsstück zwischen dem westlichen und dem östlichen Teil des deutschen Wasserstraßennetzes dem Verkehr übergeben werden können. Damit findet dann ein Werk sein Ende, dessen Anfänge mit der Teilstrecke des Dortmund-Ems-Kanals mehr als 50 Jahre zurückliegen, und ein geschlossenes Wasserstraßennetz vom Rhein über Weser und Elbe zur Oder wird der deutschen Binnenschiffahrt zur Verfügung stehen. Die durch die Inbetriebnahme des Mittellandkanals entstehende Verschiebung der Wettbewerbsgrundlagen sowohl zwischen den einzelnen Stromnetzen als auch unter den Verkehrsträgern selbst wird vorerst durch eine entsprechende Tarifgebarung seitens des Staates auf ein erträgliches Maß zurückgeschraubt werden müssen. Nichts wäre ja vor allem auch für die Wirtschaft in einigen Gebieten Deutschlands verderblicher, als plötzlich die durch den Mittellandkanal ermöglichte Transport-Verbilligung sich ungehemmt auswirken zu lassen; schwerste Erschütterungen [106]) würde eine solche ruckartige Umstellung zeitigen, und sicherlich die durch die Transportverbilligung erzielten Vorteile mehr als kompensieren. Indessen darf die besondere Tarifierung auf dem Mittellandkanal, die ausgesprochen Schutzzwecken östlicher Wirtschaftsgebiete dient, nicht dazu führen, auf die Dauer den mit einem riesigen Kostenaufwand verbundenen Nutzeffekt des Mittellandkanals in seiner praktischen Auswirkung zu inhibieren [107]). Dementsprechend hat sich auch der Reichsverkehrsminister geäußert: Wirtschaftliche Verschiebungen sind durch einen so gewaltigen Bau wie den Mittellandkanal unvermeidlich; wenn wir aber grundsätzlich Veränderungen im wirtschaftlichen Wettbewerb vermeiden wollten, so hätten wir keine Eisenbahn bauen, keinen Kraftwagen zulassen, keinen Flugver-

[106]) Reichsverkehrsminister a. D. Krohne: „Gefahr eines Leerblutens im Ostraum!"

[107]) Markmann, Mittellandkanal und Elbe, BBZ. vom 27. V. 1936.

kehr entwickeln dürfen. Wir müßten den technischen Fortschritt begraben und unsere Hände in den Schoß legen, damit um Gotteswillen niemand gezwungen wird, sich einer veränderten Lage anzupassen. Ich glaube, daß alle mit mir darüber einig sind, daß wir weder uns selbst, noch den von dem Bau des Mittellandkanals betroffenen Industrien oder Gebieten das Armutszeugnis ausstellen dürfen, als ob sie nicht in der Lage wären, sich auf die durch die neue Verkehrsstraße entstehenden Umlagerungen einzurichten [108]).

Des weiteren ist unter den seit Jahren im Gange befindlichen Bauarbeiten an Wasserstraßen der verstärkte Ausbau am Neckar zu vermerken, für den das Reinhardt-Programm rund 7 Mill. RM verzeichnete, nachdem auch hier das Papen-Programm 4 Mill. RM ausgewiesen hatte. Die Strecke bis Heilbronn ist Mitte 1935 vollständig fertiggestellt worden, und nunmehr für 1200-t-Schiffe befahrbar; von Heilbronn bis Plochingen wird die Neckarkanalisierung fortgeführt entsprechend dem Staatsvertrag vom 1. Juni 1921, doch kann hier z. Z. nicht von einer verstärkten Bautätigkeit gesprochen werden. Indessen bleibt auch dieses Teilstück auf dem Ausbauprogramm der Reichsregierung stehen, und dürfte — sobald vordringlichere Aufgaben ihre Erledigung gefunden haben — mit größerer Kraft in Angriff genommen werden.

Mit dem von Mannheim bis Plochingen kanalisierten Neckar wird der in der Hauptsache verarbeitenden und veredelnden, und somit auf den Bezug von Rohstoffen und Halbfabrikaten angewiesenen württembergischen Industrie ein billiger Gütertransportweg zur Verfügung stehen, dessen Anfangsverkehr auf mehr als 3 Millionen t geschätzt wird. Der Kern des württembergischen Wirtschaftsgebietes, das sich hauptsächlich oberhalb von Heilbronn am Neckar und in seinen Seitentälern entwickelt, wird dann endlich an die mächtigste deutsche Wasserstraße, an den Rhein und seine Rohstoffgebiete angeschlossen sein [109]). Der Plan eines Kanals von Plochingen

---

[108]) Frhr. v. Eltz-Rübenach, Gegenwartsfragen der Reichsverkehrspolitik, ZfB. 1933, S. 286.

[109]) Strölin, Oberbürgermeister von Stuttgart, Das Neckargebiet in

nach Ulm, also die Weiterführung des kanalisierten Neckars zur Donau — die Neckar-Donau-Großschiffahrtsstraße — wird indessen in absehbarer Zeit nicht zur Ausführung gelangen [110]), zumal ja auch die Donau vorerst nur bis Regensburg für Großschiffe befahrbar ist.

Als dritte der zu dieser Gruppe gehörenden Wasserstraßenbauten sind die Arbeiten an der Rhein-Main-Donau-Verbindung zu nennen. 6 Mill. RM sind durch das Papen-Programm dem erhöhten Ausbau dieser Straße zuteil geworden, weitere 6,6 Mill. RM durch das dritte Arbeitsbeschaffungsprogramm; bis 1938 darf mit der Fertigstellung der ersten Teilstrecke bis Würzburg gerechnet werden, nachdem die Umkanalisierung des Untermains schon 1935 vollendet werden konnte. Als Endziel steht die in späteren Jahren durchzuführende Weiterführung der Strecke über Bamberg und Nürnberg zur Donau bei Regensburg im Hintergrund, die aber zunächst zurückgestellt worden ist [111]). Von dem Gesamtprojekt der Rhein-Main-Donau-Verbindung wird erwartet, daß damit die Wirtschaftsbeziehungen zwischen dem hochindustrialisierten Nordwesten Deutschlands und der süddeutschen Wirtschaft, insbesondere dem agraren bayrischen Osten und den wirtschaftlich noch wenig erschlossenen Gebieten Südosteuropas sich enger gestalten werden, wodurch das lebenswichtige deutsche Industriegebiet im Nordwesten neben neuen Absatzmöglichkeiten auch eine bessere Ernährungsgrundlage erhalten soll [112]).

---

der Binnenschiffahrt, BBZ. vom 27. V. 1936. — Wie sehr der Mangel an einer leistungsfähigen Wasserstraße mit ihren billigen Tarifen für das Massengut Kohle und die sonstigen benötigten Rohstoffe das schwäbische Industriegebiet beeinträchtigt, zeigt die s. z. Abwanderung der Badischen Anilin- und Sodafabrik von Stuttgart nach Ludwigshafen!

[110]) Nach Mitteilungen des Reichsverkehrsministeriums.

[111]) Nach Mitteilung des Reichsverkehrsministeriums.

[112]) Hüfner, a. a. O., S. 37.

Neben den im vorigen genannten Projekten sind einige Einzelmaßnahmen in den letzten Jahren zur Vollendung gelangt, von denen — um den Zusammenhang nicht zu zerreißen — an dieser Stelle aufgeführt sein mögen:

1. Die Inbetriebnahme des Schiffshebewerkes Niederfinow am 21. März 1934.
2. Der Küsten-Kanal zwischen Ems und Niederweser wurde

(b) Neben die erhöhte Förderung der schon seit langem im Bau befindlichen Wasserstraßen tritt der — unten noch zu behandelnden — neuen Devise „Wasserstraßenbaupolitik ist Seehafenpolitik" folgend, der Ausbau der deutschen Nord-Süd-Wasserläufe. Da den deutschen Seehäfen ebenso brauchbare Wasserstraßen zur Verfügung gestellt werden sollen, wie der Rhein eine solche schon seit langer Zeit für die holländischen Häfen darstellt[113]), so ergibt sich, daß für letzteren nur relativ geringe Mittel im Rahmen des neuen Ausbauprogramms zur Ausschüttung vorgesehen sind. Schon die im Papen-Programm veranschlagten 2 Mill. RM dienten vornehmlich Zwecken der Landeskultur, wie auch die $1^1/_2$ Mill. RM des Reinhardt-Programms für Hochwasser- und Vorflutregulierung am Niederrhein zur Anwendung gelangten. Daneben nimmt die Niedrigwasserregulierung des Oberrheins aus Etatmitteln programmäßig ihren Fortgang.

Von größter Bedeutung ist die Inangriffnahme des schon seit Jahren geplanten, aber aus Mangel an Mitteln früher immer wieder zurückgestellten Ausbaues des Dortmund-Ems-Kanals. Das erste Arbeitsbeschaffungsprogramm warf rund 3,2 Mill. RM für diesen Kanal aus, der Reinhardt-Plan sogar 15 Mill. RM. Ziel ist, dem westfälischen Industriegebiet eine dem Rhein ebenbürtige, voll leistungsfähige Wasserstraße nach dem deutschen Seehafen Emden zur Verfügung zu stellen, die zunächst mindestens für 1000-t-Schiffe fahrbar sein soll, um später eine Vergrößerung für Fahrzeuge bis zu 1500-t zu ermöglichen[114]).

Ende September 1935 seiner Bestimmung übergeben; 4 Mill. RM waren im Sofort-Programm für ihn ausgeworfen worden.

3. Schließlich konnten im Rahmen der Hochwasserregulierung und Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse an der Havelmündung bei Havelberg die Arbeiten beendet werden. So wurde im Mai 1936 der Elbe-Havel-Kanal, der die für die Schiffahrt wenig vorteilhafte 14 km lange Strecke der Havel vor ihrer Mündung in die Elbe ersetzt, dem Verkehr übergeben. Auch an den Wasserwegen, die östlich der Elbe den Mittellandkanal weiterführen sollen (Ihle-Plauer-Kanal), stehen die Arbeiten vor dem Abschluß.

[113]) cf. unten S. 64.

[114]) Bei der Ausführung sind schon die Abmessungen des Ausbau-

Eine Erweiterung des Kanals war auch schon deshalb unerläßlich, weil die Strecke Weser-Ems des Mittellandkanals, der für 1000-t-Schiffe fahrbar sein wird, bei Bergeshövede in den Dortmund-Ems-Kanal mündet; daher ist auch auf dem Südteil des Dortmund-Ems-Kanals vordringlich gearbeitet worden.

Die Weser ist einer der drei deutschen Ströme, deren ungenügende Ausnutzungsmöglichkeit infolge Niedrigwassers Jahr für Jahr die deutsche Binnenschiffahrt aufs schwerste hemmt. Dies wirkt sich bei der Weser insofern besonders ungünstig aus, als bei ungenügendem Wasserstand die auf dem stets vollschiffigen Ems-Weser-Kanal oder von Braunschweig-Hannover ankommenden Schiffe in Minden vor dem Uebergang auf die Weser geleichtert werden müssen. Zur Ausschaltung dieser Kosten ergibt sich die Forderung auf Abhilfe der Mängel durch Kanalisierung der Mittel-Weser von Minden bis Bremen. Indessen ist es falsch, die Weser etwa nur unter dem Gesichtswinkel eines „Anhängsels des Mittellandkanals" zu betrachten, oder gar, wie dies früher seitens der Regierung geschehen ist, ihr nur die Funktion einer Speisung des Mittellandkanals zuweisen zu wollen. Es ist das Verdienst der nationalsozialistischen Regierung, daß sie die Weser aus ihrer Hilfsfunktion für eine Speisung des Mittellandkanals herausgenommen und sie wiederum als selbständige, von dem Mittellandkanal unabhängige Wasserstraße erfaßt hat, als einen Strom, der ein eigenes Leben führt und um seiner selbst willen entwickelt werden muß[115]).

Aus dem dritten Arbeitsbeschaffungsprogramm kamen der Niedrigwasserregulierung der Weser rund 1,8 Mill. RM zu, welchen Betrag auch das Papen-Programm bereitgestellt hatte. Im Haushalt sind für den gleichen Zweck 1935 und 1936 je 1 Mill. RM veranschlagt worden. Gefördert werden sowohl die Regulierung der Strecke Hanno-

---

entwurfs auf 1500-t-Schiffe berücksichtigt worden. Die hiermit verbundenen Mehrkosten sind nur gering, sie stehen in keinem Verhältnis zu den Kosten einer späteren nochmaligen Verbreiterung (ZfB. 1933, S. 256).

[115]) Koenigs, Die deutsche Weser im Rahmen der Reichswasserstraßen, ZfB. 1934, S. 230.

versch-Münden-Minden als auch die Kanalisierung der Mittelweser für Schiffe bis 1000 t. Der Ausbau der Teilstrecke von Münden nach Minden erfolgt zunächst nur für Schiffe mit geringerem Tonnageinhalt. Eine Vollkanalisierung der Weser auch auf dieser Strecke kommt erst in Frage, wenn etwa die Kanalisierung der Werra für das 1000-t-Schiff durchgeführt wird, bzw. mit der Herstellung einer durchgehenden Werra-Main-Verbindung[116]). Die Kanalisierung der Werra wie auch die Verbindung derselben mit dem Main stehen aber z. Z. noch außerhalb des Bauprogramms. Doch soll auch dieser Plan, ebenso wie die oben genannte Verlängerung von Main und Neckar, in späteren Jahren einmal in die Tat umgesetzt werden. Hierbei wird dann als erstes die Kanalisierung bis in das Kaligebiet im Raume von Eisenach vorgetrieben werden. Schon jetzt gehen umfangreiche Kali-Transporte über die Weser zur Seeausfuhr nach Bremen, wo eine große Umschlaganlage mit einem über 100 000 t fassenden Lager errichtet ist[117]). Wird der Kaliindustrie eine günstige Wasserstraße bis in ihr Zentrum hinein gegeben, so ist mit einem wesentlichen Verkehrsaufschwung und vor allem im Interesse der deutschen Devisenwirtschaft mit einer erheblichen Verbesserung der Wettbewerbslage dieser wichtigen Massengut-Industrie auf dem Weltmarkt[118]) zu rechnen. Daneben wird der Werra-Ausbau auch auf andere Industrie- und Gewerbezweige Thüringens und Hessens befruchtend wirken.

Wie bei der Weser, so stellt auch bei der Elbe die Niedrigwasserregulierung das Zentralproblem dar, das vor allen anderen Aufgaben zu lösen ist. Die großen Schäden, die durch das Niedrigwasser immer wieder der Industrie und dem Handel im Elbegebiet zugefügt worden waren, hatten Ende 1929 zur Gründung eines Zweckverbandes Elbebund mit dem Ziele der Durchsetzung einer umgehenden Niedrigwasserregulierung des Elbestromes geführt. Der neue Nord-Süd-Kurs im Wasserstraßenausbau kommt

---

116) Koenigs, l. c.

117) Flügel, Die Weser, Urdeutsches Stromgebiet, BBZ. vom 27. V. 1936.

118) Ebenda.

diesen Forderungen der an der Schiffahrt auf der Elbe interessierten Kreise entgegen. Endlich haben die Bemühungen des Staates, den Strom auf eine ausreichende Fahrwassertiefe zu bringen, Realität gewonnen. Rund 6,3 Mill. RM sind durch das Reinhardt-Programm der Elberegulierung zugute gekommen, nachdem ein Betrag von fast gleicher Höhe durch die früheren Arbeitsbeschaffungsprogramme zum selben Zwecke zur Verwendung gelangt war. 1935 setzte der auf mehrere Jahre berechnete verstärkte Ausbau der Elbe aus Etatmitteln ein, zunächst mit einer Rate von 14 Mill. RM, die 1936 auf 20 Mill. RM erhöht wurde.

Das Ziel der Stromregulierung bildet die Sicherung einer Fahrwassertiefe auch in den trockensten Jahren auf der Strecke von der tschechoslowakischen Grenze bis zur Saalemündung von 1,10 m und unterhalb der Saalemündung von 1,25 anwachsend bis Hamburg auf 1,40 m[119]). Darüber hinaus soll für Trockenzeiten Zuschußwasser in Talsperren und Speicherbecken bereitgestellt werden, das den Wasserspiegel von Dresden bis zur Saalemündung bis zum Höchstmaß von 0,30 m, und unterhalb der Saalemündung bis zu 0,45 m, abnehmend bis Hamburg auf 0,30 m, erhöhen kann[120]). Von den Talsperren und Staubecken für die Abgabe von Zuschußwasser ist die Bleilochsperre bei Saalburg fertiggestellt, die bei Hohenwarte in Angriff genommen, und schließlich ist noch ein Becken bei Pirna geplant, das für die Elbe bis zur Saalemündung durch Abgabe von Zuschußwasser stets den nötigen Wasserstand gewährleisten soll.

Mit dem Fortschreiten der Elberegulierung wird dem sächsischen wie dem mitteldeutschen Industriegebiet endlich eine voll leistungsfähige und stetige Wasserstraße zur Verfügung stehen, die der Erleichterung der Wettbewerbsfähigkeit der Exportindustrie wie auch der Förderung der Binnenwirtschaft zu dienen imstande sein wird.

Auch auf dem östlichsten der großen deutschen Ströme, der O d e r, hat nicht weniger als auf der Elbe die unregel-

[119]) Gährs, Der Stand des Ausbaues der deutschen Binnenwasserstraßen, ZfB. 1934, S. 269.

[120]) Ebenda.

mäßige und ungenügende Wasserführung oft monatelang Schiffahrt und Industrie geschädigt. So war die Oder z. B. im Jahre 1929 nur an 120 Tagen, 1932 an 137, 1933 nur an insgesamt 40 (!) Tagen vollschiffig[121]). Die Niedrigwasserkatastrophen auf der Oder waren so stark, daß bereits durch die ersten Arbeitsbeschaffungsprogramme relativ große Beträge für den Oderausbau bereitgestellt wurden — Papen-Programm: rund 6 Mill. RM, Sofort-Programm: 2 Mill. RM; auch das Reinhardt-Programm sah weitere Mittel in Höhe von 2,7 Mill. RM vor. An Haushaltsmitteln wurden für das Odergebiet insgesamt[122]) im Jahre 1935 rund 18 Mill. RM zur Verfügung gestellt, 1936 sogar rund 25 Mill. RM[123]).

Die Arbeiten verteilen sich einmal auf die Regulierung des Oderstromes selbst, und zwar vornehmlich unterhalb Breslaus und bei Ratibor, zum anderen nehmen gerade bei der Oder die Bauten an den verschiedenen Staubecken großen Raum ein. Das Becken von Ottmachau ist im Jahre 1933 fertiggestellt worden, und hat günstige Erfolge mit der Abgabe von Zuschußwasser gezeitigt[124]). In der Erkenntnis, daß dieses Staubecken allein aber eine durchgreifende Besserung der Verhältnisse nicht herbeizuführen vermag, hat die Reichsregierung 1933 den Bau weiterer Staubecken beschlossen und unverzüglich in Angriff genommen; gearbeitet wird z. Z. an der Malapane bei Turawa und bei Stauwerder (früher Sersno). Als weiterer Plan harrt der eines Staubeckens bei Berghof an der Weistritz der Aufnahme.

Wenn alle diese Bauten beendet sein werden, dann wird die Oder in sicherlich regelmäßigerer Weise als bisher die Produkte des schlesischen Industriereviers über Stettin exportieren können und andererseits in gleichem Sinne die benötigten Rohmaterialien, insbesondere Erze, zu importieren vermögen.

---

121) Werner, Die Wirtschaft und die Oder, ZfB. 1935, S. 212.

122) d. h. einschließlich der Etatmittel für den oberschlesischen Kanal!

123) cf. Gährs, ZfB. 1936, S. 127.

124) In den Jahren 1933 und 1934 konnten mit 12 Zuschußwellen über $4^1/_2$ Tausend Kähne mit nahezu 1,4 Mill. t Ladung bewegt werden (ZfB. 1935, S. 267).

(c) Unter der dritten und letzten Gruppe im Wasserstraßenausbau wollen wir den Neubau künstlicher Wasserstraßen verstehen. Hier kommt überragende Bedeutung der am 26. September 1933 vom Reichskabinett beschlossenen Inangriffnahme des Oberschlesischen Kanals zu, dessen Wichtigkeit schon allein durch seinen Namen — Adolf-Hitler-Kanal — schlagend dokumentiert wird. Er wird das oberschlesische Industriegebiet von Gleiwitz an mit der Oder bei Cosel verbinden, eine Forderung, die bis 1933 vergeblich vom Industrierevier vertreten worden war. Die Kosten werden auf insgesamt 41 Mill. RM veranschlagt, von denen der erste Teilbetrag in Höhe von 3 Mill. RM durch das 3. Arbeitsbeschaffungsprogramm bereitgestellt wurde. Neben der derzeitigen Arbeitsbeschaffung wird es die dauernde Aufgabe des Adolf-Hitler-Kanals sein, die Verkehrsferne Oberschlesiens zu mildern, den Kohlenzechen und Hüttenbetrieben den billigen Wasserweg zu erschließen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der oberschlesischen Güter zu erhöhen[125]). Wie notwendig der frachtsenkende Wasseranschluß für das Industriegebiet ist, geht schon aus den geringen Wassertransporten des Massengutes Kohle hervor. Von dem oberschlesischen Brennstoffabsatz sind in den letzten Jahren nur 10—12 % des gesamten Hauptbahnversandes auf dem Wasserwege befördert worden, während das verkehrsgeographisch weit günstiger dastehende Ruhrrevier 35 bis 40 % und mehr auf dem Wasserweg versandt hat[126]). Der jährliche Umschlag von Brennstoffen im Hafen von Gleiwitz, dessen Ausbau im letzten Haushalt mit 3,2 Mill. RM bedacht worden ist, kann nach Inbetriebnahme des Adolf-Hitler-Kanals mit 2 bis 3 Mill. t angenommen werden[127]).

Der Kanal soll bis zum Jahre 1938 fertiggestellt werden, also zu einem Zeitpunkt, in dem auch der Mittellandkanal seiner Bestimmung übergeben werden wird. Der

---

[125]) Gährs, Der Ausbau der deutschen Binnenwasserstraßen 1933 bis 34, ZfB. 1934, S. 121.

[126]) Falkenhahn, Der Lebensnerv des Ostens, BBZ. vom 27. V. 1936.

[127]) Ebenda.

Oberschlesische Kanal trägt überhaupt zu einem großen Teil Ausgleichscharakter, indem er den verbilligenden Wasserweg für die westdeutsche Wirtschaft kompensieren soll; ohne diesen Ausgleich würde dem oberschlesischen Revier zweifellos der Berliner Markt, auf den es angewiesen ist, verloren gehen und es damit in seiner Existenz bedroht sein.

Als Neubau gewertet werden muß auch der Masurische Kanal, der die große Seenplatte im Südosten der Provinz Ostpreußen in nordwestlicher Richtung mit dem Allefluß und dem Pregel, die ebenfalls ausgebaut werden, verbinden soll; denn der letzte Spatenstich an diesem Kanal fällt zeitlich in das Ende der Inflation! Erst die nationalsozialistische Regierung hat den Ausbau auch dieses jährlich größere Unterhaltungskosten erfordernden Bauwerkes in Angriff genommen, und hierfür im ganzen 20 Mill. RM veranschlagt. Durch die Wiederaufnahme dieser Arbeiten ist in der Verkehrspolitik Ostpreußens ein Werk wieder in den Vordergrund getreten, dem im Rahmen des ostpreußischen Aufbauplanes eine besondere Rolle zufällt, und das durch eine wesentliche Verkürzung der bisherigen Frachtentfernung das masurische Hinterland aufs engste mit dem Königsberger Seehafen verknüpfen soll[128]).

(3) Die vorstehenden Angaben über die wichtigsten Bauten an Wasserstraßen vermitteln einen Einblick, wie die Stagnation früherer Jahre durch eine noch nie dagewesene Bautätigkeit abgelöst worden ist. Die Erklärung des Reichskanzlers, daß die Wasserstraßen ausgebaut würden[129]), ist in einer Weise in die Tat umgesetzt worden, wie man es früher wohl nie für möglich gehalten hätte. Fördernd haben vor allem die letzten großen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen gewirkt, die einen ruckartigen, kräftigen Vorantrieb begonnener Bauten gestatteten, wie auch die Inangriffnahme neuer Maßnahmen erst ermöglichten. Daneben aber zeigt die erhöhte Bereitstellung von Etatmitteln in den letzten Haushaltspläa-

---

128) ZfB. 1934, S. 119.

129) cf. u. a. Adolf Hitler in der Eröffnungswahlrede am 24. X. 1933 in Berlin.

nen[130]) das unverminderte Interesse des Neuen Staates an der beschleunigten Errichtung eines leistungskräftigen Wasserstraßennetzes in Deutschland.

Wenn alle z. Z. in Angriff genommenen Bauten vollendet sein werden, dann wird Deutschland endlich über ein geschlossenes leistungsfähiges Wasserstraßennetz verfügen, das die Grundlage für eine gesunde und gedeihliche Binnenschiffahrt bildet, und das, soweit erforderlich und wirtschaftlich, durch weitere Ausbauten und Neubauten ergänzt werden kann[131]) [132]). Die wachsende Verzweigung der Wasserstraßen wird den Aktionsradius der Binnenschiffahrt erweitern. Gelingt es, eine nennenswerte Vergrößerung des Angebots an Frachtraum zu verhindern, so muß bei der infolge des Wasserstraßenausbaues sicherlich eintretenden „Ausdehnung des Sektors Binnenschifffahrt der Güterverkehrsbeförderung“[133]) auch von dieser Seite her der Ueberkapazität in der Binnenschiffahrt entgegengearbeitet werden.

---

[130]) Jährlich beträchtlich über 100 Mill. RM, das sind rund 50 % mehr als im Durchschnitt früherer Jahre (cf. oben Anm. S. 47).

[131]) Gährs, Der Ausbau der deutschen Binnenwasserstraßen 1933/34, ZfB. 1934, S. 119.

[132]) An Neubauten stehen neben verschiedenen bereits im obigen Zusammenhang erwähnten Projekten noch zur Erwägung:

1. insbesondere der Hansa-Kanal (vom Ems-Weser-Kanal nach Bremen und Hamburg); er soll das Ruhrgebiet und das darüber hinausreichende niederrheinisch-westfälische Industriegebiet mit dem deutschen Küstengebiet an Weser und Elbe und mittels bereits bestehender Wasserstraßen auch mit Schleswig-Holstein und den Ostseehäfen Lübeck und Kiel verbinden. Es gilt, durch billige Wasserfrachten . . . die deutsche Industrie und den deutschen Handel zu beleben und eine Steigerung des Ruhrkohlenabsatzes durch Verdrängung der englischen Kohle in den Küstengebieten zu erreichen. (Drees, Der Hansa-Kanal, ZfB. 1936, S. 172).

2. In allerdings sehr weiter Ferner steht die Inangriffnahme des Baues zweier anderer künstlicher Wasserstraßen, nämlich des Saar-Pfalz-Rhein-Kanals, der den Abtransport von Kohle und die Beschaffung von Erzen verbilligen soll, sowie des Aachen-Rhein-Kanals, der insbesondere den Aachener Steinkohlenbergbau durch Verbesserung seiner Frachtlage lebensfähig erhalten soll.

[133]) Hüfner, a. a. O., S. 85.

III. Die Schaffung der verwaltungsrechtlichen Voraussetzungen für eine dauernde Ordnung der Binnenschiffahrt.

(1) Besondere Bedeutung für eine dauernde Ordnung der Binnenschiffahrt ist zunächst einer einheitlichen Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung zuzumessen, ist dies doch eine Angelegenheit, die die Binnenschiffahrt auf das unmittelbarste berührt. Staat und Schiffahrt sind die Träger des Wasserstraßenverkehrs und nur in reibungsloser Zusammenarbeit zwischen Eigentümer und Verwaltung einerseits und den Inhabern der Betriebsmittel andererseits können die verkehrsproduktiven Kräfte der Wasserstraße zur höchstmöglichen Entfaltung gebracht werden[134]). Diese Zusammenarbeit wird unnötig erschwert, wenn die staatliche Verwaltung nicht nur von keinem einheitlichen Willen getragen ist, sondern sich sogar, wie dies in Deutschland bis vor kurzem der Fall war, geradezu als eine Desorganisation darstellt. Gerade in der Hinsicht des organisatorischen Aufbaues der staatlichen Verwaltung der Wasserstraßen hat die Vergangenheit sehr große Lücken aufgezeigt, ist man doch bei einer Rückschau auf die Zeit von 1921 bis 1933 zu dem Urteil berechtigt, daß die Kompetenzstreitigkeiten zwischen dem Reich und den Ländern bezüglich der Wasserstraßenverwaltung ein ganz besonders unerfreuliches Kapitel der Weimarer Verfassung ausmachen[135]).

Obwohl der Staatsgerichtshof für das Deutsche Reich 1925 dem Reich die Berechtigung zugesprochen hatte, die ihm durch die Reichsverfassung (Art. 97) übertragenen Aufgaben der Reichswasserstraßenverwaltung durch selbstgeschaffene Behörden durchzuführen[136]), hatte auch in der Folgezeit das 1921 gewählte Kompromiß[137]) nur in der

---

[134]) Schreiber, Gegenwartsfragen der deutschen Binnenschiffahrt, ZfB. 1934, S. 209.

[135]) Für Einzelheiten kann verwiesen werden auf: Wiese, a. a. O., S. 18 ff.

[136]) RGZ. 112, S. 33.*

[137]) cf. Staatsvertrag betreffend den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921, § 11 Abs. 1 S. 2 (RGBl. S. 961).

obersten Spitze eine unmittelbare Reichsbehörde, das Reichsverkehrsministerium, zu schaffen, im übrigen aber die einstweilige Verwaltung der Wasserstraßen durch die mittleren und unteren Behörden der Länder auf Kosten des Reichs und unter Leitung des Reichsverkehrsministeriums erfolgen zu lassen, bis 1933 beibehalten werden müssen. Der Grund für die Beibehaltung der Mediatverwaltung ist darin zu suchen, daß das staatsrechtliche Eigenleben der Länder der praktischen Durchführung einer reichseigenen Wasserstraßenverwaltung hemmend im Wege stand[138]); jedem Versuch einer Weiterbildung der genannten Regelung zu einer einheitlichen Reichsverwaltung wurde seitens der Länder Schwierigkeiten bereitet. Insbesondere die Befugnisse, die den Ländern zur Förderung der Landeskultur zugewiesen worden waren[139]), wurden bei der engen Verbundenheit der Wasserstraßen als Träger des Verkehrs und der Landeskultur von den Ländern als Hindernis gegen die Verreichlichung der Wasserstraßenorganisation benutzt.

Trotz der in der Verfassung verankerten, und durch das Urteil des Staatsgerichtshofes dem Reich zugesprochenen Rechte auf Ausbildung einer reichseigenen Wasserstraßenverwaltung war unter der Weimarer RV. nicht mehr als der Schwebezustand der Mediatverwaltung erreicht worden, der auch nach der Kündigung des genannten Staatsvertrages durch das Reich im Dezember 1931 keinerlei Aenderung erfuhr[140]).

Den grundlegenden Wandel brachte auch für die Zuständigkeit in Binnenwasserfragen das Gesetz über den Neuaufbau des Reiches vom 30. Januar 1934, das in Art. II Abs. 1 die Hoheitsrechte der Länder auf das Reich überführte. Damit unterliegen nunmehr alle Wasserstraßen, auch diejenigen, die bisher im Eigentum der Länder verblieben waren[141]), der Reichshoheit, zum anderen besitzt jetzt das Reich für die Wahrnehmung der Be-

---

[138]) Wiese, a. a. O., S. 34.

[139]) Art. 97 Abs. III RV., RGZ. 112, S. 42.*

[140]) cf. Medicus, in Jb. d. öffentl. Rechts 1932, S. 75.

[141]) Art. 97 Abs. I RV hatte nur „die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen" der Kompetenz des Reiches unterstellt.

dürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft die Kompetenz, so daß dieses Hindernis, welches den Ländern ein angenehmer Anlaß zur Verhinderung der Realisierung einer straffen Reichswasserstraßenverwaltung gewesen war, endlich beseitigt ist.

Wenn auch bisher noch keine neue Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung durchgeführt worden ist, — und wahrscheinlich bis zur Schaffung einer allgemeinen Verwaltungsreform auch nicht durchgeführt werden wird[142]) —, so ist doch die Einheitlichkeit der Verwaltung dadurch gewährleistet, daß der Reichsverkehrsminister nach § 4 der ersten Verordnung über den Neuaufbau des Reiches vom 2. Februar 1934 Dienstvorgesetzter der Landesminister ist, deren Geschäftsbereich mit dem seinen korrespondiert; es ist hierdurch, wenn auch noch nicht formell, so doch materiell eine Vereinheitlichung in der Reichswasserstraßenverwaltung geschaffen worden. Damit ist dieses Ziel, welches das Reich unter der Weimarer Verfassung vergeblich zu erreichen versucht hatte, endlich zum Abschluß gebracht worden. Seit der Umgestaltung des Reiches in einen Einheitsstaat durch den Untergang der Eigenstaatlichkeit der Länder ist der unheilvolle Dualismus in der Verwaltung der Wasserstraßen beseitigt, und die Verwaltungshoheit über alle Wasserfragen in einer Hand vereinigt worden. Während früher „die tatsächlichen Verhältnisse bei den Wasserstraßen verwickelter lagen, als bei den übrigen, der Verwaltung des Reiches unterstellten Angelegenheiten“[143]), ist durch die Tatkraft der neuen Reichsregierung nunmehr auch bei ihnen die organisatorische Einheitlichkeit gewährleistet, so daß die Binnenschiffahrt sich in Zukunft auf eine zentralisierte Wasserstraßenverwaltung wird stützen können, ein Ziel, das gerade von ihr länger als ein Jahrzehnt erstrebt und gefordert worden ist[144]).

---

142) Napp-Zinn, Die Neugestaltung der Verkehrspolitik im nationalsozialistischen Deutschland, Jb. f. Nationalökonomie und Statistik, Bd. 141, S. 23.

143) Aus dem Urteil des StGH., RGZ. 112, S. 42*.

144) Daß die Binnenschiffahrt das Organisationsproblem der Reichs-

(2) Die im vorigen behandelte Verreichlichung der Wasserstraßenorganisation stellt eine der verwaltungsrechtlichen Voraussetzungen für eine dauernde Ordnung der deutschen Binnenschiffahrt dar; neben sie tritt als zweite die Zentralisierung der Verkehrspolitik, die ihrerseits wieder in zwei Teile geschieden werden kann: einmal wird das Programm einer Zentralisierung der deutschen Verkehrspolitik beherrscht von dem Streben nach Beseitigung aller auf partikularistische Tendenzen zurückgehenden innerdeutschen Bindungen, zum anderen von dem Ziel der Zusammenfassung und Leitung der gesamten Verkehrsmittel unter einer Führung.

(a) Von diesen beiden Problemkreisen weist der erste mit dem im vorigen erörterten Gebiet eine enge Verbundenheit insofern auf, als auch er vorwiegend politischen Charakter trägt; wie bei der Organisation der Wasserstraßenverwaltung der Schwerpunkt auf der Beseitigung einzelstaatlicher Einflüsse lag, so soll auch einer Reichsverkehrspolitik durch Ausschaltung jeglicher innerdeutscher Schranken der Weg geebnet werden. Diese innerpolitischen Bindungen gehen zurück auf die Zeit nach dem Kriege, da das Reich einzelne Verkehrszweige oder Teilgebiete derselben, die bis dahin der Hoheit der Länder unterstanden, in sein Eigentum übernahm. Bezüglich der Wasserstraßen hatte das Reich starke Bindungen eingehen müssen; die Reichsregierung hatte sich verpflichten müssen, vorzugsweise den Mittellandkanal, den Main und den Neckar auszubauen, und sich damit von vornherein mit demjenigen Teil ihrer Verkehrspolitik, welcher den Ausbau des Wasserstraßennetzes betraf, auf eine zwangsläufige Entwicklung festgelegt[145]). Dabei handelte es sich

wasserstraßenverwaltung grundsätzlich als gelöst ansieht, geht aus dem Geschäftsbericht des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt 1936 hervor, der zu dieser Frage wie folgt Stellung nimmt: Auf dem Gebiet der Verwaltung der Wasserstraßen hat das Problem der Organisation dieser Verwaltung, das uns in früheren Jahren so stark beschäftigt hat, durch die heute gewährleistete einheitliche Führung der Verkehrspolitik an akuter Bedeutung verloren (ZfB. 1936, S. 276).

[145]) Staatssekretär Gutbrod, Verkehr und Reich, ZfB. 1930, S. 53.

bei der Ausführung der genannten Bauten nicht einmal um ein einheitliches, von einem Grundgedanken beherrschtes Programm, es waren vielmehr einzelne aneinandergereihte Pläne, die übernommen werden mußten, um die Länder für den Gedanken einer Vereinigung der Wasserstraßen in der Hand des Reiches zu gewinnen[146])! Das Aequivalent des Reiches für diese Gewinnung der Länder war der Verzicht auf eine Reichsverkehrspolitik bezüglich des Wasserstraßenausbaues für mehr als 15 Jahre, und die Beschränkung auf die Aufgabe der Vertragserfüllung. Daß es sich auf dem Gebiete des Wasserstraßenbaues bis 1933 nur um eine Vertragserfüllung, nicht aber um Reichsverkehrspolitik handelte, erhellt schon daraus, daß das Reichsverkehrsministerium sich der dringlicheren Notwendigkeit eines der Reichsverkehrspolitik am nächsten liegenden Ausbaues der deutschen Nord-Süd-Wasserstraßen durchaus bewußt war. Es vermochte indessen an den herrschenden Verhältnissen infolge der vertraglichen Bindungen innerpolitischer Art eine Aenderung nicht herbeizuführen, und war gezwungen, sich auf Hinweise zu beschränken, daß das Reich auf eine Reichsverkehrspolitik eben so lange verzichten müsse, als die für Wasserstraßenbauten überhaupt verfügbar zu machenden Geldmittel durch die Erfüllung der staatsvertraglichen Verpflichtungen gebunden seien[147]); erst nach Freiwerdung der verfügbaren Mittel könne die Wasserstraßenbaupolitik eine andere Richtung annehmen[148]).

Die Veränderung der politischen Verhältnisse in Deutschland nach 1933 brachte auch auf diesem Gebiet eine vollständige Wandlung. Das Vordringen des Reichsgedankens, das in der Beseitigung der Eigenstaatlichkeit der Länder gipfelte, läßt nunmehr eine Wasserstraßenbaupolitik Platz greifen, die frei von allen innerpolitischen Bindungen ist. Die Tatsache, daß in Zukunft die Wasserstraßenbaupolitik allein von den

146) Frhr. v. Eltz-Rübenach, Zur Wasserstraßenpolitik des Deutschen Reiches, Die Elbe 1935, S. 323.

147) Staatssekretär Gutbrod, l. c.

148) Staatssekretär Koenigs auf der Jahrestagung des Nordwestdeutschen Wirtschaftsbundes am 19. V. 1931, ZfB. 1931, S. 269.

Interessen des Reiches geleitet sein wird, bedeutet dabei aber nicht, daß die bisherigen Bau- und Ausbauarbeiten eine Minderung erfahren. Die durch das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung stattfindende größere Bautätigkeit an Wasserstraßen[149]) ermöglicht es vielmehr, die bisherigen Bauten in gleicher, teilweise sogar noch erheblich verstärkter Weise weiterzuführen, darüber hinaus aber die der Reichsverkehrspolitik besonders naheliegende Förderung der zu den deutschen Seehäfen führenden Wasserläufe vornehmlich in Angriff zu nehmen. Dadurch geht eine Forderung in Erfüllung, die vom Reichsverkehrsministerium immer als notwendig erkannt, insbesondere — von Staatssekretär Koenigs — seit 1930 als das Zentralproblem deutscher Binnenwasserstraßenbaupolitik hingestellt worden ist.

Die Wasserstraßenbaupolitik ist für die nächsten Jahrzehnte eine erweiterte Seehafenpolitik[150]). Diese Politik entspricht der großen Bedeutung der Binnenschiffahrt für den Außenhandel. Die Tatsache, daß die Binnenschifffahrt mengenmäßig mit mehr als der Hälfte an der Gesamtausfuhr und mit nahezu einem Drittel an dem Versand nach den deutschen Seehäfen beteiligt ist, zwingt dazu, die Wasserstraßenbaupolitik in den Dienst der Ausfuhr zu stellen[151]). Gerade bei der natürlichen Billigkeit der Wasserstraße kommt ihr im Rahmen des deutschen Ausfuhrkampfes größte Bedeutung zu.

Das Ziel der Reichsregierung, die Ausfuhr auf Binnenschiffen nicht nur über den Rhein, sondern durch den Ausbau der großen Ströme Oder, Elbe, Weser sowie des Dortmund-Ems-Kanals in steigendem Maße über die deutschen Seehäfen zu leiten, muß natürlich den Interessen des Rheins entgegenlaufen. Und in der Tat hat sich schon eine recht scharfe Polemik der betroffenen Rheinkreise

149) cf. oben S. 44 ff.

150) Frhr. v. Eltz-Rübenach, ZfB. 1933, S. 287.

151) Koenigs, Die deutschen Binnenwasserstraßen im Dienste der Ausfuhr; Verkehrswirtschaft, S. 75; für 1933 ergab sich für die Binnenschiffahrt
ein Anteil von 59,7 % an der Gesamtausfuhr zu Bahn oder Binnenschiff,
ein Anteil von 32,8 % an dem Versand nach deutschen Seehäfen.

gegen die nunmehrige Bevorzugung der Wasserstraßen mit deutschen Mündungshäfen geltend gemacht. Dem ist vom Reichsverkehrsministerium entgegengehalten worden, daß die neue Politik nur einen gerechten Ausgleich für die bisherige, fast ausschließliche Begünstigung des Rheins darstellen, keineswegs aber etwa einem Kampf gegen den Rhein das Wort geredet werden soll. Wenn wir daran gehen, die von Süd nach Nord verlaufenden Ströme auszubauen, so tun wir weiter nichts, als daß wir versuchen, den an der Ostsee und an der Nordsee gelegenen Häfen, soweit es uns die Natur ermöglicht, dieselben Verkehrsstraßen zu schaffen, wie sie den holländischen Häfen Rotterdam und Amsterdam und den belgischen Häfen, insbesondere Antwerpen, durch den Rhein und die Schelde und die von ihnen abzweigenden Nebenarme und Kanäle gegeben sind [152]). Zwischen den divergierenden Interessen der beteiligten Kreise aber kann nur der politische Wille die Entscheidung treffen [153]); er hat zwischen den natürlichen Vorteilen des Rheinstroms und seinen weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Kräften einerseits, und den Belangen der natürlichen Seehäfen andererseits den dem Gesamtinteresse förderlichen Ausgleich zu schaffen.

Eine von allen partikularistischen Elementen befreite Wasserstraßenpolitik soll in Zukunft der Binnenschiffahrt die Möglichkeit bieten, in verstärktem Maße ihre natürliche Billigkeit in den Dienst des deutschen Außenhandels zu stellen, und durch Niedrighaltung des Unkostenfaktors Frachten den deutschen Handel zu fördern.

(b) Kommt den beiden im vorigen behandelten Fragen vornehmlich politische Bedeutung zu, so gilt dies für das Problem der Zusammenfassung und Leitung der gesamten Verkehrsmittel nicht in gleichem Maße, da hier neben politischen Momenten sich solche ökonomischer Art stärker in den Vordergrund schieben.

(aa) Zwei Aufgaben waren dem Reichsverkehrsministerium bei seiner Gründung als Zentralinstanz für das

---

152) Koenigs, ZfB. 1936, S. 6.

153) Napp-Zinn, Die Verkehrsfunktion des Rheins, BBZ. vom 27. V. 1936.

Verkehrswesen im Jahre 1920 in der Hauptsache zugewiesen worden, nämlich einmal die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen und Eisenbahnen in das Eigentum und die Verwaltung des Reiches zu überführen, zum zweiten — im Erlaß vom 9. I. 1920 selbst als Hauptaufgabe bezeichnet — die gesamten Verkehrsmittel in einer einheitlichen Zentralstelle zusammenzufassen. Bezüglich des ersten Punktes konnte eine einheitliche Wasserstraßenverwaltung bekanntlich nicht erzielt werden[154]). Und was die Hauptaufgabe anbetrifft, so ist es zu keiner Zusammenfassung der verschiedenen Verkehrsarten gekommen. Diese war von vornherein insoweit nicht durchführbar, als die Angelegenheiten der Post einem selbständigen Ministerium übertragen worden waren. Der entscheidende Schlag gegen eine Vereinheitlichung der Verkehrspolitik war dann 1924 geführt worden mit der Trennung der Eisenbahnverwaltung von der Reichsverkehrsverwaltung; standen doch dem Reichsverkehrsminister von diesem Zeitpunkt an nur noch beschränkte Aufsichts- und Kontrollrechte gegenüber der neu gegründeten Reichsbahn-Gesellschaft zu[155]), so daß von einer einheitlichen Willensgestaltung in der Reichsverkehrspolitik nicht gesprochen werden konnte.

Da finanzpolitische Gründe den Anlaß zur Auslösung der Reichsbahn aus der Verwaltung des Reiches gegeben hatten, war eine stärkere Betonung kaufmännischer Gesichtspunkte in der Tarifpolitik der Reichsbahn-Gesellschaft die Folge gewesen. Dies hatte zwangsläufig zu einer Verschärfung der Gegensätze zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt geführt; darüber hinaus aber konnte auch zwischen der Reichsbahn-Gesellschaft und der Wasserstraßen-Abteilung des Reichsverkehrsministeriums als der für den Bau von Wasserstraßen verantwortlichen Instanz keine einheitliche Auffassung über die Art der Befriedigung der deutschen Verkehrsbedürfnisse erzielt werden; die grundlegende Frage „Schiene oder Wasserstraße" wurde zwischen zwei maßgebenden Instanzen, die berufen

154) cf. oben S. 60.
155) cf. oben S. 26.

sein sollten, in gemeinsamer Arbeit dem deutschen Verkehr zu dienen, zum Gegenstand einer scharfen Polemik gemacht, ein Beweis, wie außerordentlich weit wir in Deutschland von einer einheitlichen Verkehrspolitik entfernt waren. Abgesehen von dieser bedenklichen Uneinheitlichkeit in der Bestimmung der grundsätzlichen Richtlinien für die Gestaltung des deutschen Verkehrs, hätten auch die speziellen zwischen der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt bestehenden Differenzen sicherlich eine Abschwächung erfahren können, wenn eine mit größeren Machtmitteln ausgestattete Zentralinstanz ausgleichend hätte eingreifen können. Dieses Ausgleiches bedurfte es um so mehr, als die Macht der beteiligten Interessenten sehr unterschiedlich war, und die weitaus stärkere Reichsbahn-Gesellschaft ihre Tarifpolitik gegenüber anderen Verkehrsmitteln ausschließlich auf Wettbewerb einstellen zu müssen glaubte[156]); eine starke Autorität des Reichsverkehrsministeriums wäre eine Voraussetzung für einen Ausgleich der Interessen, und zwar sowohl derjenigen grundsätzlicher Art, als auch der speziellen auf dem Gebiet der Tarifpolitik gewesen. Ohne diese Autorität dagegen war ein unnötig scharfer Wettbewerb der Verkehrsmittel möglich, der besonders in der Krise zu ungunsten der Binnenschiffahrt zur Auswirkung gelangen mußte. Sollte eine Besserung dieser Verhältnisse eintreten, so war eine organisatorische Neugestaltung der obersten Verkehrsbehörden oder zumindest eine Erweiterung der Funktionen des Reichsverkehrsministeriums unerläßlich.

(bb) Einen ersten Ansatz zur Zusammenfassung der einzelnen Verkehrsmittel brachte die Personalunion zwischen dem Reichsverkehrsminister und dem Reichspostminister vom Juni 1932, die eine übereinstimmende Politik dieser beiden Ressorts ermöglichte, und in praxi die unterlassene Vereinigung von 1920 nachholte. Die entscheidende Maßnahme aber für eine Vereinheitlichung der Verkehrspolitik war die Verabschiedung des Gesetzes zur Vereinheitlichung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Fe-

156) Rheingutachten, S. 466.

bruar 1934[157]), eines Gesetzes, das in seinen Auswirkungen von einer derartig umfassenden Bedeutung für den Neuaufbau des Verkehrswesens — und damit gleichzeitig auch für die deutsche Binnenschiffahrt — ist, daß man es als das Grundgesetz des deutschen Verkehrswesens bezeichnen darf. Wegen der überragenden Bedeutung sei das „Einheitliche Verkehrspolitik" überschriebene Kapitel I im folgenden im Wortlaut wiedergegeben:

1.) Der Reichsverkehrsminister ist für die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik der im Reichsverkehrsministerium, im Reichspostministerium und in der Deutschen Reichsbahn zusammengefaßten Verkehrsmittel verantwortlich.

2.) Der Reichsverkehrsminister entscheidet in allen Streitfragen über das Ineinandergreifen der verschiedenen Verkehrsarten und die Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrszweige.

3.) Grundsätzliche Maßnahmen auf dem Gebiete der Tarifpolitik bedürfen der Zustimmung des Reichsverkehrsministers.

Mit diesem Kapitel I des Gesetzes vom 27. Februar 1934 wurden die Grundlagen für eine Vereinheitlichung der Verkehrspolitik geschaffen, indem dem Reichsverkehrsminister die Stellung eines „verantwortlichen Leiters einer einheitlichen deutschen Verkehrspolitik"[158]) zugewiesen wurde, die ihm eine kaum zu überschätzende Machtfülle hinsichtlich des deutschen Verkehrswesens verschafft. Zunächst wurde einmal der oben erwähnten Personalunion zwischen dem Verkehrs- und Postminister in dem genannten Gesetz der Charakter einer endgültigen Regelung verliehen; dann aber erhielt der Reichsverkehrsminister des weiteren, und insbesondere für unsere Betrachtungen wegen der Rückwirkungen auf die Binnenschiffahrt wichtiger, auch der Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber weitreichende Ermächtigungen. Weniger kommt dies im ersten Absatz des Kapitels I zum Ausdruck, der die Befugnisse

[157]) RGBl. I, S. 130.

[158]) Frhr. v. Eltz-Rübenach auf der ersten Sitzung des Reichsverkehrsrates am 22. 3. 1934 (DVN. vom 27. 3. 1934, S. 3).

des Reichsverkehrsministers im Rahmen der zufolge § 31 des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1930 der der Reichsregierung vorbehaltenen Aufsichtsrechte hält, die sich darauf erstrecken, daß die Reichseisenbahnen entsprechend den Anforderungen des Verkehrs und der deutschen Volkswirtschaft verwaltet werden, worunter die dem Reichsverkehrsminister jetzt zur Aufgabe gemachte Wahrung der Verkehrseinheit sich einbegreifen läßt[159]). Der Absatz 2 dagegen geht über das Reichsbahngesetz hinaus, da mit der Uebertragung der Entscheidung in allen Streitfragen des Ineinandergreifens und der Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Reichsregierung an den Reichsverkehrsminister eine Entscheidung diesbezüglicher Meinungsverschiedenheiten zwischen Reichsbahn und Reichsregierung durch das Reichsbahngericht (§§ 33 und 44 des Reichsbahngesetzes) nicht mehr möglich ist[160]).

Die Gleichschaltung der Deutschen Reichsbahn mit der Verkehrspolitik des Reiches, die Hauptforderung der deutschen Binnenschiffahrt, ist erreicht, die Verkehrsmittel sind in der Hand des Reichsverkehrsministers zusammengefaßt, und damit ist die bei der Gründung des Reichsverkehrsministeriums gestellte Aufgabe nunmehr endlich durchgeführt worden; die Behandlung aller Verkehrsprobleme als Einheit ist nunmehr gewährleistet. Das bedeutet indessen nicht, daß alle Schwierigkeiten von nun an eo ipso als beseitigt zu gelten haben. Sind doch die Gegensätze spezieller Art, die zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt geherrscht haben, nicht ohne weiteres verschwunden; Koenigs hat dies prägnant ausgedrückt, wenn er sagt, daß noch niemand eine Formel dafür gefunden habe, wo der Wettbewerb der Reichsbahn gegenüber der Binnenschiffahrt aufhöre berechtigt zu sein[161]). Aber der grundlegende Unterschied gegenüber der früheren Zeit liegt darin, daß in Zukunft dem volkswirtschaftlichen Moment bei der Tarifgestaltung

---

159) Napp-Zinn, Die Neugestaltung der Verkehrspolitik im nationalsozialistischen Deutschland, Jb. für Nationalökonomie und Statistik, Bd. 141, S. 26.

160) Napp-Zinn, l. c.

161) DVN. Nr. 35 vom 8. V. 1934.

der Reichsbahn vor allen anderen der Vorrang zukommen soll, und daß im Reichsverkehrsministerium eine nunmehr mit umfassender Machtfülle ausgestattete ausgleichende Instanz vorhanden ist, die scharf darüber wachen wird, daß der Wettbewerb zwischen beiden Verkehrsmitteln in vernünftigen Grenzen bleibt, insbesondere, daß die Tarifpolitik der Reichsbahn nicht mehr ausschließlich auf Wettbewerb abgestellt wird. Denn gerade dem unfruchtbaren Wettbewerb der einzelnen Verkehrsarten soll ja der Boden entzogen werden[162]), und dieses Einhaltgebieten gegen überspitzten Wettbewerb der beiden Verkehrsmittel ist auch aus dem Wesen der nationalsozialistischen Wirtschaftsauffassung gegeben[163]). Da nun, wie oben erwähnt, eine generelle Norm für die Berechtigung des Wettbewerbes der Eisenbahn gegenüber der Binnenschifffahrt nicht angeführt werden kann, bleibt es Aufgabe des Reichsverkehrsministeriums, von Fall zu Fall den Ausgleich zu suchen, und die heutige Regierung kann nur dahin streben, den Wettbewerb in Bahnen zu halten, daß die staatspolitischen Momente gewahrt bleiben, und keines der beteiligten Verkehrsmittel in seiner Leistungsfähigkeit getroffen wird[164]). Zur Wahrung des gerechten Ausgleiches kann der Reichsverkehrsrat wesentlich beitragen; dieses Organ zur Beratung des Reichsverkehrsministers ist im Vollzuge der Zentralisierung der Reichsverkehrspolitik an Stelle der früheren Beiräte für das Eisenbahnwesen, für die Wasserstraßen usw. getreten. Darin, daß es nunmehr keine Beiräte für die einzelnen Verkehrszweige mehr gibt, sondern nur noch ein einziger, zur gemeinsamen Beratung der großen verkehrswissenschaftlichen und verkehrspolitischen Fragen berufener Verkehrsrat in dem vor allem auch die Verkehrsnutzer vertreten sind, existiert, kommt zum Ausdruck, daß auch die Beratung des Reichsverkehrsministers unter dem Gesichtspunkte des Verkehrs als unlöslicher Einheit erfolgen soll, ein Umstand, der ne-

[162]) Frhr. v. Eltz-Rübenach, Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht 1935, S. 150.

[163]) Napp-Zinn, Zur Verkehrspolitik des nationalsozialistischen Staates, ZfV. 1935, S. 73.

[164]) Koenigs, DVN. Nr. 35 vom 8. V. 1934.

ben anderem auch dem Ausgleich der Interessen zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn zu dienen imstande sein kann.

Die grundsätzliche Frage „Binnenschiffahrt oder Eisenbahn" ist heute nicht mehr aktuell, seit die Verkehrsentscheidung des Führers und Reichskanzlers dahingehend gefallen ist, daß Binnenschiffahrt und Eisenbahn im Rahmen einer einheitlich geleiteten Verkehrspolitik der Befriedigung des Verkehrs dienen sollen. Zur Erledigung stehen jetzt die von Fall zu Fall zu ergreifenden Maßnahmen, die jedoch der Sphäre des privaten Kampfes entzogen sind, und allein vom Reichsverkehrsministerium entschieden werden. Diese Zentralinstanz wird im allgemeinen keine Verminderung der Leistungsfähigkeit der Reichsbahn dulden, sie wird indessen dafür Sorge tragen müssen, daß diejenigen Tarife, die ausgesprochen der Bekämpfung der Binnenschiffahrt dienen sollten, und, wenn auch nicht unter dieser Tendenz, so doch durch ihre Beibehaltung auch heute de facto noch dienen, beseitigt werden, sofern nicht gewichtige Gründe staatlicher oder volkswirtschaftlicher Art dagegen sprechen[165]). Die Zentralisierung der Verkehrspolitik, insbesondere in Form der Zusammenfassung der Verkehrsmittel in einer Zentralstelle kann die Gewähr dafür bieten, daß diese verwaltungsrechtliche Maßnahme endlich einen Grundstein bildet für eine harmonische Zusammenarbeit der Binnenschiffahrt vor allem mit der Reichsbahn, und damit auch für eine gedeihliche Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt selbst. Die vordringlichste Forderung der deutschen Binnenschiffahrt nach Gleichschaltung der deutschen Reichsbahn mit der Verkehrspolitik des Reiches[166]), ist durch die Zentralisierung der Verkehrspolitik erfüllt. Nach der Ausschaltung des übertriebenen Wett-

---

165) Dies entspricht der Auffassung des Reichsverkehrsministeriums; cf. Staatssekretär Koenigs auf der Verkehrswissenschaftlichen Tagung am 23. III. 1936; des weiteren hat Koenigs bereits erklärt, daß die Deutsche Reichsbahn z. Z. mit einer Durchsicht ihrer Tarife beschäftigt sei. (Der Rhein 1936, S. 16).

166) cf. Schreiber, Die Binnenschiffahrt zur Lage, ZfB. 1933, S. 108.

bewerbs innerhalb der Binnenschiffahrt ist nunmehr die Grundlage für die Einschränkung der überspitzten äußeren Konkurrenz seitens der Bahn geschaffen worden. Es steht zu hoffen, daß die praktischen Auswirkungen möglichst bald eintreten werden, um den bisherigen Kampf von Schiene und Wasserstraße durch eine fruchtbare Zusammenarbeit abzulösen. Denn es kommt nicht darauf an, daß ein einzelner Verkehrsträger alle Transporte erhält, sondern darauf, daß alle Verkehrsträger zum Nutzen der Volksgemeinschaft und der Wirtschaft ihre Aufgaben im Rahmen der Gesamtwirtschaft so gut und billig wie möglich erfüllen. Zur Erreichung dieses Zieles muß eine starke Reichsgewalt dafür sorgen, daß nicht ein einzelner Verkehrsträger die übrigen Verkehrsmittel als lästige Wettbewerber betrachtet und behandelt, statt in ihnen nützliche Teile der Volkswirtschaft zu sehen[167])!

Zusatz: Streben nach Lösung aller die deutsche Binnenschiffahrt einengenden außenpolitischen Bindungen

In seinen Ausführungen über die „Gegenwartsfragen der Reichsverkehrspolitik" vom 24. November 1933[168]) hat der Reichsverkehrsminister als sein vornehmstes Ziel die Lösung aller außenpolitischen Bindungen, die das deutsche Verkehrswesen einengen, bezeichnet. Dabei ist bezüglich der Wasserstraßen an eine Lösung selbstverständlich nur insofern gedacht, als die internationalen Einflüsse rein politischen Charakters beseitigt werden sollen. Der Forderung nach Freiheit der Schiffahrt auf diesen Wasserstraßen hat sich Deutschland früher ebensowenig entzogen, wie der Notwendigkeit wirtschaftlich-sachlicher Zusammenarbeit mehrerer Nationen bei Strömen, die verschiedene Staaten zu Anliegern haben. Schon 1814 trat Wilhelm von Humboldt auf dem Wiener Kongreß für die internationale Freiheit auf dem Rheinstrom ein; von dem genannten Jahre bis 1830 führte Preußen einen erbitterten Kampf gegen die Niederlande, weil diese die Freiheit der

[167]) K. A. Müller, Zeitschrift für öffentliche Wirtschaft 1934, S. 19.
[168]) ZfB. 1933, S. 283 ff.

Schiffahrt auf dem niederländischen Teil des Rheins nicht zugestehen wollten. Die Einführung der Freiheit der Schiffahrt für die Uferstaaten des Rheins durch die sogenannte Mainzer Akte von 1831 fand die Billigung der deutschen Länder, und auch der Ausdehnung derselben auf alle Staaten in der revidierten Mannheimer Rheinschiffahrtsakte von 1868, die bis zum Weltkrieg Geltung besaß, haben die deutschen Staaten zugestimmt. In den Rheinschiffahrtskommissionen war Deutschland vertreten, ohne daß es darin eine Beeinträchtigung seiner Souveränität gesehen hat. Diese Tatsachen verdienen in diesem Zusammenhange ausdrückliche Aufzählung, denn sie sind ein Beweis dafür, daß Deutschland weder der internationalen Schiffahrtsfreiheit jemals abgeneigt war, noch seine Gliedstaaten sich der internationalen Zusammenarbeit in Stromkommissionen zu entziehen versucht haben, solange sie, wie auch die fremden Anliegerstaaten, in voller Souveränität handelten.

Wenn das Reich gegen die Internationalisierung der Ströme zu kämpfen sich anschickte, so findet das seinen Grund darin, daß der Versailler Vertrag deutsche Wasserstraßen internationalen Kommissionen unterstellte, bei deren Konstituierung politischen Gesichtspunkten sowohl in der Zusammensetzung als auch in der Stimmenverteilung vor denen sachlicher Art der Vorrang zukam. Die maßgebende Bedeutung im Kampf gegen den Teil XII des Versailler Vertrages ist der Beseitigung der Diskriminierung des Deutschen Reiches zuzumessen, daneben darf aber der Einfluß, den die „politischen Machtinstrumente in den Händen der Siegerstaaten“ [169]), als welche die Stromkommissionen sich darstellen, auch auf die wirtschaftlichen Verhältnisse auszuüben vermögen, nicht unterschätzt werden. Besonders augenscheinlich wurde dies, als der sogenannte Welker-Plan zur Sanierung der Rheinschiffahrt zur Debatte stand, demzufolge sämtliche Binnenschiffe auf dem Rhein über 400 t durch Abeichung für eine bestimmte Zeit in der Ausnutzung ihrer Ladefähigkeit beschränkt werden sollten. Da diese Maßnahme eine Beeinträchtigung der garantierten Schiffahrtsfreiheit darstellte, ergab sich die

[169]) Frhr. v. Eltz-Rübenach, l. c., S. 284.

Notwendigkeit der Genehmigung seitens der Rheinschiffahrtszentralkommission. Die Kommission war auch bereit, von dem Grundsatz der Freiheit der Rheinschiffahrt eine Ausnahme zu machen, weigerte sich aber, die Durchführung der Abeichung den Regierungen der Uferstaaten oder den Schiffahrttreibenden der beteiligten Regierungen zu überlassen, sondern beschloß, eine Staatenkommission einzusetzen, an welcher auch Nichtuferstaaten beteiligt waren [170]).

Diesem Beschluß hat das Deutsche Reich nicht folgen können, und Staatssekretär Koenigs hat zum Ausdruck gebracht, daß die Reichsregierung auf dem Standpunkt stehe, daß jede Einflußnahme der Zentralkommission auf Betrieb und Wirtschaftsführung der Rheinschiffahrt abgewehrt werden müsse; es dürfe die Regelung der geschäftlichen Beziehungen der Reeder und Partikuliere nicht internationalen Organen anvertraut werden, die nach Mehrheitsbeschlüssen eine Art Diktaturgewalt über die Rheinschiffahrt ausüben könnten [171]).

Der Welker-Plan mußte somit unterbleiben, weil der — für den Erfolg des Planes ziemlich belanglose — Versuch einer erheblichen Einschränkung der Hoheitsrechte der Uferstaaten gemacht wurde, dem das Deutsche Reich aus nationalpolitischen Gründen nicht zustimmen konnte! Es wird für die Zukunft die Aufgabe der Reichsregierung sein, unter voller Aufrechterhaltung der berechtigten Ansprüche des internationalen Verkehrs aus den Schiffahrtsakten die internationale Zusammenarbeit für die Ströme auf die Uferstaaten zu beschränken und alle Elemente zu beseitigen, welche die Hoheit der von den Flüssen durchzogenen Staaten ohne wirtschaftlichen Grund antasten [172]). Einen ersten Erfolg stellt in dieser Richtung der „Modus vivendi" in der Rheinkommission dar, der am 1. Januar 1937 in Kraft treten soll, und der erstmalig wieder vom Geist der Gleichberechtigung der Rheinuferstaaten getragen ist [173]). Auch für die Elbe-Schiffahrtsakte wird eine

[170]) Koenigs, DVN. Nr. 35 vom 8. V. 1934, S. 3.
[171]) Ebenda.
[172]) Frhr. v. Eltz-Rübenach, l. c., S. 284.
[173]) cf. im einzelnen: ZfB. 1936, S. 259/60, und P. Ardens, Zum

Bereitschaft seitens der tschechoslowakischen Regierung zur Änderung zugunsten des deutschen Standpunktes gemeldet [174]).

IV. Die Schaffung der fachlichen Organisation der deutschen Binnenschiffahrt als Voraussetzung für deren dauernde Ordnung.

(1) Im Rahmen des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft und des deutschen Verkehrswesens hat sich auch in der Organisation der deutschen Binnenschiffahrt ein durchgreifender Wandel vollzogen. Wie das Verkehrswesen überhaupt, so war auch die Binnenschiffahrt in verbandsorganisatorischer Hinsicht zersplittert. In überraschend kurzer Zeit ist hier ein Neuaufbau geschaffen worden, von dem der Reichsverkehrsminister sagen konnte [175]), daß er wohldurchdacht in Anlehnung an bereits Bestehendes aufgebaut sei. Man hat das Gute früherer Zeiten nicht wahllos über Bord geworfen, sondern nach der Beseitigung der Mängel den neuen Gedanken eingeordnet. Doppelarbeit und Doppelorganisation sind ausgemerzt und die Selbstverwaltung von unten bis zur Spitze hinauf vereinfacht worden. Wenn es früher in den einzelnen Stromgebieten eine ganze Anzahl von Verbänden mit gleichen Zielen und oft auch gleichen Mitgliedern gab, die mit ihren Wünschen und Förderungen ohne jede Fühlungnahme miteinander an die Spitzen des Verkehrswesens und die Reichsregierung herantraten, so wird es ein solches Nebeneinander und Gegeneinander, eine solche Vergeudung von Arbeitskraft, Verwaltungsarbeit und Verwaltungskosten künftig nicht mehr geben [176]).

Abgeschlossen waren die Arbeiten zur Neuordnung bereits, als die Verordnung über den organischen Auf-

---

Modus vivendi in der Rheinschiffahrt, Völkerbund und Völkerrecht. III. Jhg., H. 6/7, S. 388.

174) Neue Züricher Zeitung Nr. 1567 vom 14. IX. 1936.

175) Auf der Sitzung des Reichsverkehrsrates vom 22. III. 1934.

176) Platow, Binnenschiffahrt auf neuer Grundlage, Die Elbe 1934, S. 77.

bau des Verkehrs vom 25. September 1935[177]) die Grundlagen für den endgültigen Aufbau schuf[178])

Die genannte Verordnung faßt das gesamte Verkehrsgewerbe fachlich in Reichsverkehrsgruppen zusammen[179]); gemäß § 6 wurde der seit 1921 bestehende Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt in die Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt überführt, der nunmehr allein die Vertretung der allgemeinen Belange und die Beratung und Betreuung der Mitglieder auf dem Fachgebiete zusteht (cf. § 16 der Verordnung vom 25. Sept. 1935). Die vorläufigen Aufgaben der Reichsverkehrsgruppen, denen in Durchbildung des Führerprinzips — ein verantwortlicher Leiter vorsteht, sind von maßgebender Stelle[180]) wie folgt umrissen worden: „Die erste Aufgabe des Leiters einer Reichsverkehrsgruppe ist es, innerhalb des ihm anvertrauten Verkehrszweiges für Ordnung und Anstand in Angebot und Durchführung der Verkehrsleistung und für Lauterkeit im Wettbewerbe mit den anderen Berufsangehörigen zu sorgen, d. h. die kaufmännische Ehre wieder zum obersten Grundsatz aller gewerblichen Betätigung zu erheben. Die zweite Aufgabe der Leiter der Reichsverkehrsgruppen ist es, ihre Mitglieder mit dem sozialistischen Gedanken der akapitalistischen Gemeinschaftswirtschaft zu durchdringen, wie er in der Organisation und in dem Tarifgefüge der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Reichspost lebendig ist. Mit dieser doppelten Zielsetzung heben sich die Reichsverkehrsgruppen deutlich ab von den früheren Interessenverbänden, welche in kurzsichtigem Eigennutz zugunsten der von ihnen vertretenen Wirtschaftskreise Einfluß auf die Entschließungen der Regierung zu gewinnen suchten. Wenn es den Leitern der Reichsverkehrsgruppen gelingt, die Organisation in sich zu festigen

[177]) RGBl. I S. 1169.

[178]) Schreiber, Binnenschiffahrt im neuen Hause, BBZ. vom 27. V. 1936.

[179]) Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt, Kraftgewerbe, Fuhrgewerbe, Schienenbahnen, Spedition und Lagerei, Hilfsgewerbe des Verkehrs.

[180]) Staatssekretär Koenigs, Wirtschaftspolitischer Dienst vom 3. I. 1936.

und ihre Mitglieder auf die beiden großen Ziele auszurichten, so wird daran gedacht werden können, den Leitern Vollmachten zu marktordnenden und preisregelnden Anordnungen zu geben und die Reichsverkehrsgruppen damit zu Selbstverwaltungsorganen der Reichsverkehrspolitik auszugestalten".

Die für die Binnenschiffahrt speziellen Unterschiede der Neuordnung gegenüber den früheren Verhältnissen hat Verbandsdirektor Schreiber[181]) im einzelnen folgendermaßen zusammengefaßt:

1. Während der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt sich auf die freiwillige Mitgliedschaft der Unternehmer und Unternehmungen im wesentlichen einer Gruppe, nämlich der Binnenschiffahrt im engeren Sinne, stützte, sind der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt sämtliche Unternehmer und Unternehmungen aller Gruppen dieses Verkehrszweiges, kraft Gesetzes, also zwangsweise, angeschlossen.

2. In die Vertretung der allgemeinen Belange der Binnenschiffahrt und die Beratung der Unternehmer und Unternehmungen dieses Verkehrszweiges in ihren Fachfragen teilten sich bisher Verbände und Zusammenschlüsse der verschiedensten Art. Dieser Aufgabenbereich ist nunmehr ausschließlich auf die Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt übergegangen.

3. Während bisher das Schwergewicht des Zusammenschlusses der Unternehmer und Unternehmungen des Verkehrszweiges Binnenschiffahrt bei den fachlichen Stromgebietsverbänden lag und der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt lediglich ein „Verband von Verbänden" war, sind die Unternehmer und Unternehmungen nunmehr unmittelbar der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt angeschlossen, die ihrerseits fachlich und bezirklich untergegliedert ist.

Dieselbe zerfällt in vier Fachgruppen: Reeder, Kleinschiffer, Häfen und Umschlagsbetriebe, Sondergewerbe der Binnenschiffahrt. Die ersten drei Gruppen sind jeweils

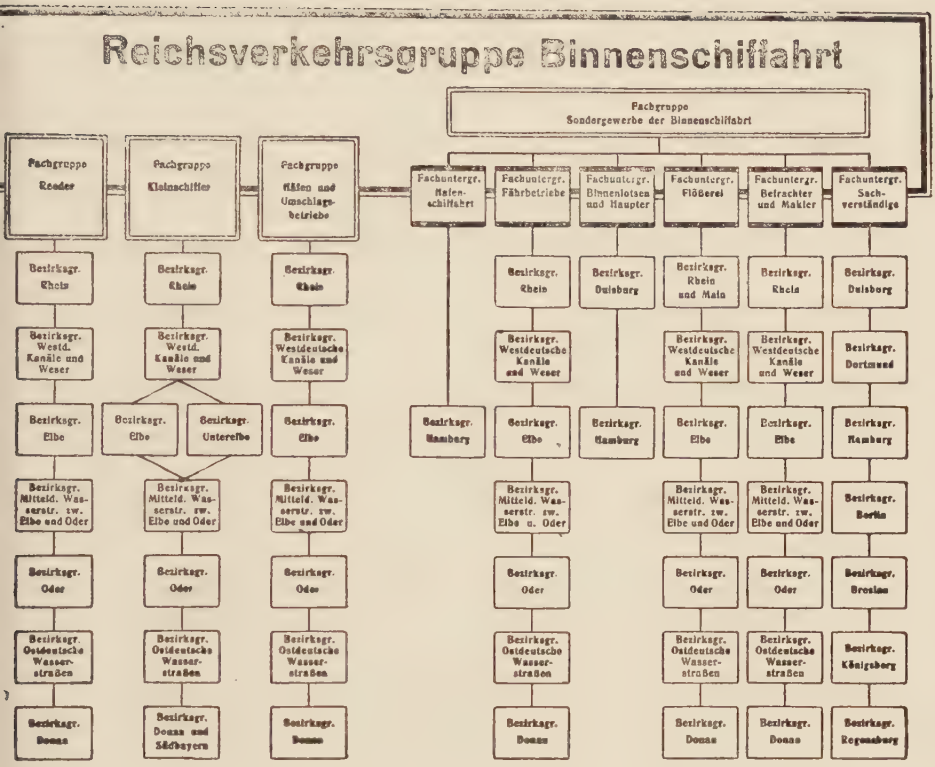
181) Schreiber, Binnenschiffahrt im neuen Hause. BBZ. vom 27. V. 1936.

nach Stromgebieten in Bezirksgruppen geteilt, während bei den Sondergewerben sich noch Fachuntergruppen zwischen Fachgruppe und Bezirksgruppen einschieben. Eine besonders geartete Stellung nehmen bei diesem Aufbau die Bezirksgruppen der Fachgruppe Kleinschiffer ein. Während in jedem Stromgebiet die Geschäftsführung sämtlicher Bezirksgruppen in einer Hand, nämlich der Bezirksgeschäftsstelle der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt vereinigt sind, sind zufolge Richtlinien des Reichsverkehrsministers vom 25. Oktober 1935 [182]) die Schifferbetriebsverbände als Bezirksgruppen der Fachgruppe Kleinschiffer eingegliedert und mit einer eigenen Geschäftsstelle versehen worden. Die Schifferbetriebsverbände bleiben daneben selbstverständlich Körperschaften des öffentlichen Rechts. Die Aufsicht des Oberpräsidenten usw. über die Betriebsverbände wird dadurch nicht berührt, ebenso wie an deren verkehrspolitischer Aufgabe und Verantwortlichkeit durch den organischen Aufbau des Verkehrs nichts geändert wird [183]).

Im einzelnen zeigt sich die Gliederung der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt wie folgt:

[182]) RVBl. I, S. 219.

[183]) Ebhard, Ministerialrat im Verkehrsministerium. Der organische Aufbau des deutschen Verkehrs, VW. 1936, S. 339.



(2) Neben der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt ist der im Jahre 1869 gegründete Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt in Berlin bestehen geblieben. Im Unterschied zu der im vorigen genannten „rein fachlichen berufsorganisatorischen Spitze" handelt es sich hier um eine Institution, deren Zweck es ist, „in Zusammenarbeit aller an dem Verkehr, dem Bau, der Verwaltung und dem Betrieb der Binnenwasserstraßen und Häfen beteiligten Kreise den Wasserstraßenverkehr Deutschlands zu fördern[184]). Unbelastet von der Kleinarbeit des Tages, wie sie die gewerbliche Vertretung der Betriebe und Verwaltungen der Binnenschiffahrt mit sich bringt, soll der Zentralverein mit seinen Gliederungen die ganze Kraft in den Dienst der technisch-wissenschaft-

184) § 2 der Satzung des Vereins.

lichen Gemeinschaftsarbeit stellen[185]). In diesem Sinne hat der Reichsverkehrsminister den Weiterbestand des Zentralvereins, welche Tatsache mit der allgemeinen Auflösung der sog. Interessenverbände seit 1933 doch im Gegensatz zu stehen scheint, anläßlich des letzten deutschen Binnenschiffahrtstages ausdrücklich gutgeheißen[186]): Ich habe, so führte er aus, die Aufrechterhaltung des Zentralvereins nicht nur gebilligt, sondern den dahingehenden Wunsch der Binnenschiffahrt begrüßt; ist er doch ein deutlicher Ausdruck der Erkenntnis, daß die Binnenschiffahrt sich nicht darauf beschränken kann, ein gewerbliches Eigendasein zu führen — so wichtig es ist, das Gewerbe als solches in allen seinen Bedürfnissen zu pflegen —, sondern daß die Binnenschiffahrt in ganz anderer Art als andere Gewerbe berufen ist zum Dienst an der Wirtschaft, zum Dienst am Volk. . . Der Mitgliederkreis des Zentral-Vereins und seiner Untergliederungen erstreckt sich auf alle, die mit der Binnenschiffahrt zusammenarbeiten oder sonst an ihr Interesse nehmen, sei es aus wissenschaftlichen Gründen, sei es aus Zusammenhängen der technischen Fortentwicklung oder der Beförderungsleistungen der Binnenschiffahrt. Der Zentral-Verein stellt eine Zusammenfassung von Gedankengut dar, die ihn befähigt, Fragen verkehrspolitischer und allgemeiner Natur, die den Rahmen des Binnenschiffahrtsgewerbes als solchen überschreiten, bei denen es sich besonders um die Stellung des Gewerbes zur Gesamtwirtschaft handelt, zu ergründen und zu fördern.

---

[185]) Aus dem Geschäftsbericht des Zentral-Vereins vom 28. IX. 1934.

[186]) ZfB. 1936, Nr. 4/5, S. III.

Dritter Abschnitt:

Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt seit 1933 und Ausblick.

I. Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt seit 1933.

(1) In anderem Zusammenhange ist bereits darauf hingewiesen worden, daß die allgemeine Produktions- und Umsatzbelebung in Deutschland seit 1933 auch eine Steigerung der Verkehrsleistungen der Binnenschiffahrt im Gefolge gehabt hat.

Der Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen wies aus:

a) absolut [1]:

1932	74	Millionen Tonnen
1933	78	„ „
1934	94	„ „
1935 [2]	101	„ „

b) 1929 = 100

1933	70,3
1934	84,7
1935	91,0

c) 1932 = 100

1933	105,4
1934	127,0
1935	136,5

Für das Jahr 1933 läßt sich eine erste Besserung des Güterverkehrs auf Binnenschiffen feststellen, wenn dieselbe auch nur sehr gering war (5,4 % gegenüber 1932); der Grund für die verhältnismäßig geringe Zunahme ist darin zu suchen, daß wichtige Massengüter, welche die Bewegung des Verkehrsvolumens bestimmen, weniger konjunkturreagibel sind [3]). Das Jahr 1934 ließ dann aber den

---

[1]) Wirtschaft und Statistik 1936, S. 23.

[2]) Nach Angabe des Statistischen Reichsamts.

[3]) Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung 1934, Nr. I, S. 12.

Güterverkehr beachtlich anschwellen; gegenüber dem Vorjahre war eine Steigerung um 20 % zu verzeichnen, während der Verkehr des Krisenjahres 1932 um 28 % überschritten wurde. Auch 1935 hielt die Zunahme an; um 6 % mehr Güter als 1934 wurden befördert, gegenüber 1932 waren es rund 35 % [4]). Trotz des Zuwachses des Güterverkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen konnte die Verkehrsmenge des Jahres 1929 nicht erreicht werden; 1934 lag sie noch um 15 % unter dem Stande von 1929, 1935 waren es noch immer rund 10 %.

Ein entsprechendes Bild ergeben die tonnenkilometrischen Leistungen der deutschen Binnenschiffahrt. Wenn dieselben infolge Absinkens der mittleren Beförderungsweite seit 1932 auch einen verhältnismäßig geringeren Zuwachs ausweisen als die Güterbeförderung in Tonnen — 1934 betrug die Zunahme der tkm-Leistungen gegenüber 1932 rund 20 %, die der Beförderung in t dagegen rund 28 % —, so steht dem entgegen, daß die tkm-Leistungen der Binnenschiffahrt bis 1932 auch weniger gesunken waren.

Güter-tkm-Leistungen der deutschen Binnenschiffahrt 1932—1935:

a) absolut [5]):

1932	18 046	Millionen tkm
1933	18 926	„ „
1934	21 578	„ „

b) 1929 = 100		*c) 1932 = 100*	
1933	81,5	1933	104,8
1934	93,0	1934	120,0

[4]) Da die Verkehrszahlen der Binnenschiffahrt regelmäßig ziemlich spät erscheinen – für 1935 liegen die amtlichen Statistiken im Nov. 1936 noch nicht vor –, so können für das erste Halbjahr 1936 nur die Ein- und Ausladungen der wichtigsten Häfen als Vergleich dienen: Im ersten Halbjahr 1936 wurden rund 11,2 Mill. t Güter mehr befördert als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Gegenüber dem gleichen Zeitraum des Krisenjahres 1932 ergibt sich ein Mehr von rund 26 Mill. t (Wirtschaft und Statistik 1936, S. 631).

[5]) Wirtschaft und Statistik 1936, S. 23; für 1935 liegen die Ergebnisse der tonnenkilometrischen Berechnungen noch nicht vor.

Für die Deutsche Reichsbahn kann seit 1932 eine größere Verkehrszunahme festgestellt werden, als dies bei der Binnenschiffahrt der Fall ist; im einzelnen betrug der

Güterverkehr der Reichsbahn 1933 – 1935[6]):

	in Millionen t	*in Millionen tkm*
1933	308	47 755
1934	366	56 970
1935	408	63 465

Während der Binnenschiffahrtsverkehr im Jahre 1935 nur um rund 36 % über dem des Jahres 1932 lag, hatte die Bahn einen Zuwachs von rund 46 % aufzuweisen, und auch die tonnenkilometrischen Leistungen der Reichsbahn zeigen gegenüber denen der Binnenschiffahrt eine ähnliche Entwicklung. Die Zahlen von 1929 vermochte indessen auch die Eisenbahn nicht zu egalisieren.

Wenn im Jahre 1935 die Güterbewegung auf den Eisenbahnen und Wasserstraßen noch um circa 15 % hinter der des Jahres 1929 zurückblieb, wohingegen der Produktionsindex um etwa 4 % unter dem Stande des genannten Jahres lag, so deutet das auf strukturelle Wandlungen hin[7]). Maßgebende Bedeutung kommt hierbei den Umstellungen in der Energiewirtschaft zu[8]). Durch die Schaffung großer Ueberlandleitungen und die Ferngasversorgung sind der Reichsbahn wie der Binnenschiffahrt erhebliche Kohlentransporte verloren gegangen, die Kirn auf bald 20 % des Gesamtverkehrs mit Kohle veranschlagen will[9]).

Die rationelle Gestaltung des Produktionsprozesses hat dazu geführt, die Transportwege von der Rohstofferzeugung zur Rohstoffverarbeitung, den Weg der Güter durch den Produktionsprozeß herabzudrücken; planvolle Stand-

---

[6]) Wirtschaft und Statistik 1935.

[7]) Auf die Strukturwandlungen im Verkehr während der Nachkriegszeit hat insbesondere hingewiesen: Teubert, Sonderheft 5 des Instituts für Konjunkturforschung.

[8]) cf. Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 1934, S. 125.

[9]) Kirn, a. a. O., S. 24/25.

ortspolitik und technische Rationalisierung haben den Versand von Massengütern zusammenschrumpfen lassen [10]).

Trifft diese Strukturverlagerung beide Verkehrsmittel, so ist die Reichsbahn neuerdings in einem anderen Punkte gegenüber der Binnenschiffahrt bevorzugt, der 1935 besonders zum Ausdruck gelangte, in welchem Jahre die Zunahme der Güterbeförderung auf den Binnenwasserstraßen weit geringer gewesen ist als bei den Eisenbahnen [11]). Es handelt sich hier um die Transporte, die der Reichsbahn für die Reichsautobahnen zugeführt werden. Dieser Güterverkehr für Zwecke der Reichsautobahnen fällt recht erheblich ins Gewicht, belaufen sich doch diese Bau-Güter auf rund 20 % des gesamten 1935 neu hinzugekommenen Güterverkehrs der Reichsbahn [12])!

Von ganz besonderer Rückwirkung auf die deutsche Binnenschiffahrt mußte aber sein, daß die seit 1933 einsetzende Wirtschaftsbelebung bisher fast ausschließlich dem binnenwirtschaftlichen Verkehr zugute kam, während der Außenhandelsverkehr einen weitaus geringeren Aufschwung auswies. Bei dem sehr hohen Prozentsatz des Auslandsverkehrs am Gesamtverkehr der Binnenschiffahrt [13]), ergibt sich als Folge, daß die Binnenschiffahrt nicht in dem Maße am allgemeinen Wirtschaftsaufschwung partizipieren konnte wie andere Wirtschaftszweige; blieb doch der Auslandsverkehr der deutschen Binnenschiffahrt 1934 noch um fast 30 % zurück gegenüber demjenigen von 1929, während der Inlandsverkehr den Verlust der Zwischenzeit auszugleichen vermochte, und der Durchgangsverkehr konstant blieb.

[10]) Platow, DVN. 1936, Nr. 41, S. 1.

[11]) cf. Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung 1935, S. 178.

[12]) cf. Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung, XI. Jahrg. S. 68.

[13]) cf. oben S. 6.

Die Entwicklung des Auslandsverkehrs der deutschen Binnenschiffahrt (in Mill. t)[14]:

	Binnenschiff-fahrtsverkehr im ganzen	Inland-verkehr	Auslandsver-kehr Versand	Auslandsver-kehr Empfang	Durchgangs-verkehr
1929	111	50	33	26	2
1932	74	37	21	13	3
1933	78	40	22	13	3
1934	94	49	24	18	3

Wenn sich der Rückgang des Außenhandels nicht in vollem Umfange auf die Verkehrsentwicklung der Binnenwasserstraße übertragen hat, so erklärt sich dies einmal daraus, daß es der Binnenschiffahrt gelungen ist, einen größeren Anteil des Außenhandelsverkehrs zu behaupten, und schließlich daraus, daß ein Teil der Güter, die nicht mehr an das Ausland abgesetzt werden konnten, den Binnenmarkt aufsuchte, dort Unterkunft fand und damit den binnenländischen Verkehrsmitteln erhalten blieb[15].

Insgesamt läßt sich für die deutsche Binnenschiffahrt seit 1933 ein beachtenswerter Verkehrsaufschwung konstatieren, der indessen den Verkehr von 1929 nicht zu erreichen vermochte, vornehmlich wegen der Verringerung des deutschen Außenhandels, welche Tatsache bei der schon erwähnten großen Bedeutung des Auslandsverkehrs für die deutsche Binnenschiffahrt ungünstige Rückwirkungen auf dieselbe unvermeidbar machte.

(2) Die deutsche Binnenflotte 1932—1936[16]:

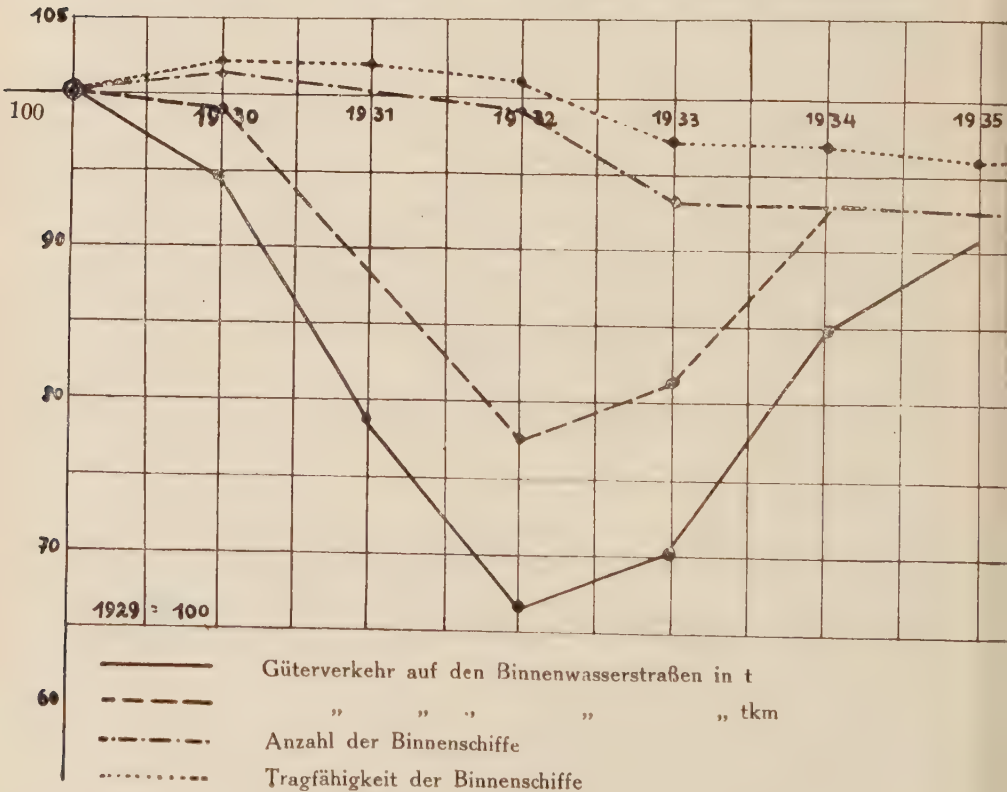
	1932	1933	1934	1935	1936
Schiffe insgesamt					
Anzahl	18931	17785	17833	17726	17714
Tragfähigkeit in 1000 t	6688,2	6439,4	6442,1	6381,7	6377,0
Maschinenstärke in 1000 PS	737,4	736,6	750,1	764,9	799,9
Schlepper	2243	2236	2551	2280	2297
Andere Schiffe mit eigener Triebkraft	2570	2605	2696	2780	2902
Andere Schiffe ohne eigene Triebkraft	14118	12994	12886	12688	12515

[14]) Wirtschaft und Statistik 1935, S. 553. Für 1935 liegen genaue Angaben noch nicht vor!

[15]) Welker, Ein- und Ausfuhr über die deutschen Binnenwasserstraßen, Weltwirtschaft 1936, S. 43.

[16]) Wirtschaft und Statistik 1935, S. 398; 1936, S. 443.

Die Anzahl der deutschen Binnenschiffe ist zwar seit 1932 langsam gesunken, doch beträgt die Tragfähigkeit derselben 1936 immer noch 96,2 % derjenigen von 1929, 95,4 % gegenüber 1932! Die Maschinenstärke in PS., vor allem aber die Schiffe mit eigener Triebkraft weisen sogar eine Zunahme auf; sie haben im Verhältnis zum Bestande von 1929 eine Vermehrung um 27,4 % erfahren. Während die Schiffe mit eigener Triebkraft im Jahre 1929 nur 15,9 % derjenigen ohne Triebkraft ausmachten, haben sie 1936 bereits einen Prozentsatz von 23,2 erreicht. Wenn, absolut gesehen, für die deutsche Binnenflotte auch eine Verminderung der Anzahl der Schiffe und ihrer Tragfähigkeit festgestellt werden kann, so ist dieser Rückgang doch prozentual äußerst gering, und wird vor allem durch die fortgeschrittene Motorisierung und die Verbesserung der Umschlagseinrichtungen, die die Umlaufsgeschwindigkeit



der Fahrzeuge erhöhten[17]), kompensiert. Eine beachtenswerte Angebotsverringerung an Schiffstonnage muß jedenfalls für die deutsche Binnenschiffahrt in ihrer Gesamtheit verneint werden.

Da die Nachfrage den Stand des Jahres 1929 noch nicht erreichte, so ist schon aus diesem Grunde noch immer eine Uebersetzung in der Binnenschiffahrt festzustellen, insbesondere wenn man berücksichtigt, daß, durch die Neubaupolitik in den Nachkriegsjahren hervorgerufen, selbst in den zum Vergleich herangezogenen Jahren größten Verkehrs auf den Binnenwasserstraßen (1928 und 1929) schon stets eine gewisse Ueberkapazität geherrscht hat.

Dabei ist die Entwicklung in den einzelnen Stromgebieten durchaus verschieden; sie gestaltet sich für die Binnenschiffahrt günstiger auf denjenigen Wasserstraßen, in denen das staatliche Ordnungswerk weitestgehend zur Durchführung gelangt ist, schlechter dagegen insbesondere auf dem Rhein, wo der besonders stark internationale Charakter der dortigen Schiffahrt die Anwendung der staatlichen Maßnahmen in dem auf anderen Wasserstraßen möglichen Rahmen von vornherein undurchführbar machte. Mag z. B. die Neubauerschwerung in den östlichen Stromgebieten noch so umstritten sein, es läßt sich nicht leugnen, daß sie wenigstens eine Angebotsvergrößerung verhindert hat, während auf dem Rhein, wo freie Bautätigkeit herrschte, eine Angebotssteigerung konstatiert werden muß.

Deutsche Rheinflotte insgesamt[18]):

	1932	1935
Anzahl	3307	3463
Tragfähigkeit in 1000 t	2166	2216

Dabei zeigt die Entwicklung der deutschen Flotte auf dem Rhein nur die gleiche Tendenz wie die gesamte Rheinflotte, die trotz der Ungunst der Verkehrsverhältnisse in den letzten Jahren weiter gewachsen ist, und vor allem

[17]) Hüfner, a. a. O., S. 60.

[18]) Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reiches 1935, III, S. 71.

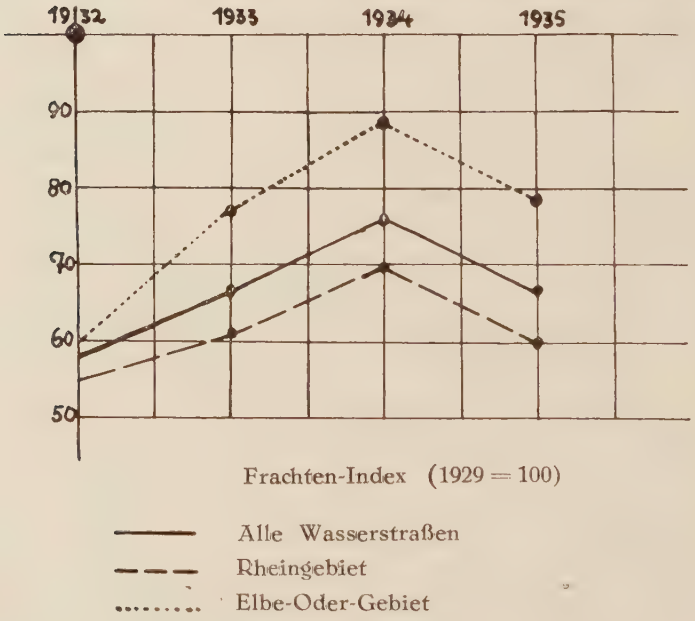
auch in der Motorisierung einen bemerkenswerten Fortschritt gemacht hat[19]). Gegenüber 1930 wurden Anfang 1936 rund 1500 Fahrzeuge mehr auf dem Rhein gezählt bei einem Gesamtbestand von rund 17000 Schiffen insgesamt!

(3) Die Verkehrbelebung auf den Wasserstraßen hat — ihrem Ausmaß entsprechend — auch eine günstigere Gestaltung der Frachtraten im Gefolge gehabt:

Binnenschiffahrtsfrachten (1913 = 100) [20]):

	1932	1933	1934	1935
Alle Wasserstraßen	81,9	94,1	106,9	94,1
Rheingebiet	78,0	86,1	99,0	85,2
Elbe-Oder-Gebiet	85,6	111,3	127,2	112.5

Auf 1929 bezogen ergibt sich folgendes Schaubild:



Das Abgleiten des Frachtendurchschnitts im Jahre 1935 findet seine Erklärung in dem entgegengesetzten Wasserstand der Jahre 1934 und 1935; während das erstere ein

[19]) Wirtschaft und Statistik und andere Reichsstatistik.
[20]) DVN. 1934, Nr. 10.

ganz außergewöhnliches Niedrigwasser aufwies, und dementsprechend ein besonderes Ansteigen der Frachten zeitigte, muß für 1935 das Gegenteil konstatiert werden: ein ganz ausgesprochen günstiger Wasserstand ließ die Frachten trotz steigenden Verkehrs zurückgehen. Während für die Jahre bis 1933 wegen des jeweils annähernd gleichen Wasserstandes das außerwirtschaftliche Moment des Niedrigwassers als nicht existent ausgeschaltet werden konnte, muß es an dieser Stelle zur Klärung Erwähnung finden.

Von den einzelnen Stromgebieten zeigt der Rhein eine geringere Frachtenhöhe als das Elbe-Oder-Gebiet, wo durch die marktordnenden Maßnahmen eine günstigere Relation erzielt werden konnte. Die Herausnahme der Frachtenbildung aus dem freien Markt hat sich hier für die Frachthöhe zweifellos günstig ausgewirkt.

(4) Ueberhaupt kann ein Urteil über die Wirkung der staatlichen Ordnungsmaßnahmen auf die deutsche Binnenschiffahrt seit 1933 nur positiv ausfallen. Bei aller Berücksichtigung der unvermeidbaren Nachteile und Reibungen, die jeder Zwangseingriff in die private Wirtschaft mit sich bringt, haben die marktordnenden Maßnahmen im ganzen sich bewährt [21]). Ohne diese Regelungen wäre vor allem die Lage der Kleinschiffer noch immer in weitem Maße gefährdet [22]). Es darf indessen nicht verkannt werden, daß das staatliche Ordnungswerk sich in vollem Maße nur auf einen Teil der deutschen Binnenschiffahrt erstrecken konnte, während der Rhein nicht in gleicher Weise erfaßt werden konnte [23]). Zwar haben auch dort die deutschen Reeder und Partikuliere eine Schicksalsgemeinschaft im Sinne des neuen Staates und seiner Verkehrspolitik gebildet, und die Schiffsgestellungsverträge der Reeder mit

---

21) cf. hierzu: Koenigs, Ztg. VMEV. 1935, S. 966.

22) DVN. Nr. 97, S. 1.

23) Mit vollem Recht kritisiert Z. f. B. in ihrer literarischen Rundschau (Nr. 8/9, 1936, S. 319), daß Hüfner (a. a. O.) die verkehrsregelnden Maßnahmen in ihren Auswirkungen für die deutsche Volkswirtschaft überschätzt, indem er die Stellung des Rheins nicht hinreichend würdigt.

den Kleinschiffern haben sich als nützlich erwiesen[24]); es kann aber an der Tatsache nicht vorbeigegangen werden, daß auf dem Rhein wegen seines ganz besonders internationalen Charakters der marktregelnden Tätigkeit des Staates, im Gegensatz zu den östlicher liegenden Wasserläufen, Grenzen gezogen sind. Eine höhere Frachtgestaltung, wie sie auf den anderen Wasserstraßen hat erreicht werden können, wird an der Möglichkeit, daß die ausländische Konkurrenz die deutschen Sätze zu unterbieten vermag, scheitern.

So ist denn bei der Divergenz von Frachtgut und Frachtraum auf dem Rhein nur durch eine von allen Staaten anerkannte Lösung ein befriedigendes Resultat zu erzielen. Als eine solche zeigt sich uns der oben bereits erwähnte Abeichungsplan Welkers, der s. Z. weniger aus grundsätzlicher Ablehnung seitens der Zentralkommission zu Fall gekommen, sondern allein aus politischen Momenten gescheitert war[25]). Die jüngsten Veränderungen auf dem Rhein legen die Vermutung nahe, daß im Rahmen der neu geschaffenen Situation der Entpolitisierung des Rheins die Vorbedingungen für die Durchführung des Planes erheblich günstigere sind als früher.

Ueber eine automatische Angebotsverringerung infolge der Schaffung des „künstlichen Kleinwassers" kann kein Zweifel bestehen; sie wird je nach dem festzusetzenden Prozentsatz der Abeichung — man spricht im allgemeinen von 30 % — größer oder kleiner sein. Schwierigkeiten ergeben sich eigentlich nur in zwei Punkten: in der Sicherung einer genügenden Kontrolle der Abeichung und in der Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse zur Reichsbahn. Das erste Hindernis soll durch die Schaffung einer Selbstverwaltungsorganisation der Schiffahrt beseitigt werden, der die Durchführung der Abeichung und die Kon-

---

[24]) DVN. Nr. 97, S. 1.

Im ersten Halbjahr des Bestehens der Schiffsgestellungsverträge ist festzustellen, daß sie dazu beigetragen haben, daß innerhalb der Partikulierschiffahrt überhaupt von einer Beschäftigung in einer gewissen Regelmäßigkeit gesprochen werden kann (DAZ Nr. 346 vom 26. VII. 1936).

[25]) cf. oben S. 73/74.

trolle ihrer Einhaltung zu übertragen wäre[26]). Und bezüglich des zweiten Punktes wird angenommen, daß eine mäßige Steigerung der Frachtraten eine Abwanderung zur Schiene kaum zeitigen würde. Wenn die Rheinschiffahrt jährlich mehrere Millionen Tonnen an die Reichsbahn hat abgeben müssen, so ist das lediglich bestimmten Ausnahmetarifen zuzuschreiben, die von der Reichsbahn in direktem Wettbewerb zur Binnenschiffahrt erstellt worden sind; im normalen Verlauf der Dinge wird die Rheinschiffahrt auch mit etwas erhöhten Sätzen gegenüber der Reichsbahn bestehen können[27]). Diese Anschauung wird durch die Erfahrung erhärtet: Die infolge des natürlichen Niedrigwassers im Jahre 1934 stark angestiegenen Frachtraten haben in keiner Weise eine Minderung des Rheinschiffahrtsverkehrs durch Abwanderung zur Schiene zur Folge gehabt. Dagegen haben alle Fahrzeuge Beschäftigung gefunden, ohne auf lange Wartezeit angewiesen zu sein. Um ihre Transporte bewältigen zu können, mußten alle Großverfrachter, Spediteure und Reeder laufend Raum im verstärkten Maße aus dem freien Markt nehmen, so daß auch die Partikulierschiffahrt regelmäßig und besser beschäftigt war[28]).

Zu einer erfolgreichen Durchführung des Welker-Planes ist selbstverständlich notwendig, daß die Neubautätigkeit durch die Angebotsverringerung keinen Auftrieb erhält. Daher sollen neue Schiffe für die Dauer der Geltung des Abeichungsplanes auf dem Rhein und seinen schiffbaren Nebenflüssen zur Fahrt nur zugelassen werden, wenn sie von der oben genannten Kontrollstelle als Ersatz für abgewrackte anerkannt sind; sie unterliegen selbstverständlich auch der Abeichung[29]).

Mit der Durchführung dieser Beschränkung des Neubaues von Binnenschiffen würde der Rhein auch die Lösung einer Frage erleichtern, welche neben der Verminde-

26) BBZ. Nr. 384 vom 17. VIII. 1936.

27) Schwoerbel, Der Abeichungsplan und die Rheinschiffahrt. Ruhr und Rhein 1936, S. 744.

28) Welker, Die Not der Rheinschiffahrt, Kölnische Zeitung vom 9. VIII. 1936.

29) Welker, l. c.

rung der Ueberkapazität der Rheinschiffahrt ein weiteres gegenwärtiges Problem der deutschen Binnenschiffahrt darstellt, nämlich des Neubauverbotes für die anderen deutschen Wasserstraßen. Wenn auch heute kein absolutes Neubauverbot mehr besteht, sondern die Möglichkeit gegeben ist, alten Schiffsraum durch neuen zu ersetzen, sofern man das Dreifache des alten Kahnraums abwrackt, so kommt diese Bestimmung in ihren tatsächlichen Auswirkungen noch immer einem Neubauverbot ziemlich gleich. Wurde schon bisher von Schiffahrtskreisen die Forderung erhoben, wenigstens das genannte Verhältnis derart zu lockern, daß für einen Neubau nur noch die Abwrackung von altem Schiffsraum in doppelter oder anderthalbfacher Höhe erforderlich sei[30]), so gewinnt dieses Problem mit der vor der Tür stehenden Vollendung des Mittellandkanals an Dringlichkeit; und es ist schon darauf hingewiesen worden[31]), daß das Quasi-Neubauverbot auf die Dauer kaum gehalten werden könne. Bei seiner Beibehaltung würde der Rhein leicht ein Uebergewicht gegenüber den eingeschränkten anderen Stromgebieten — vornehmlich der Elbe - erhalten können, selbst unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Möglichkeit eines Konkurrenzkampfes zwischen den einzelnen Stromgebieten nicht überschätzt werden darf[32]). Gelingt es indessen, für den Rhein eine Neubaubeschränkung im Rahmen des Welkerplanes zu erzielen, so würden auch in Zukunft auf den anderen Wasserstraßen leichter Baueinschränkungen vertretbar sein, und es würde damit dann einer Kapazitätssteigerung auf allen Wasserstraßen ein Hemmnis entgegengesetzt sein.

II. Ausblick.

Wir haben im vorigen die deutsche Binnenschiffahrt seit 1929 verfolgt, den Niedergang bis zum Jahre 1932, die Notmaßnahmen, das Ordnungswerk der nationalen Re-

[30]) DVN. 1936, Nr. 65, S. 1.
[31]) Koenigs, BBZ. 1936 Nr. 417, S. 12.
[32]) cf. hierzu: Koenigs, DVN. 1936, Nr. 74, S. 1.

gierung mit seinen Maßnahmen verschiedenster Art, und schließlich die Erholung im Verfolg der Wirtschaftsbelebung seit 1933. Die letzte Frage, die sich aufdrängt, ist die nach der zukünftigen organisatorischen Gestaltung der deutschen Binnenschiffahrt.

(1) Es kann hierbei die Rückkehr zur vollkommen freien Binnenschiffahrt, wie sie vor 1932 bestand, von vornherein ausgeschaltet werden, denn eine solche völlig freie Verkehrswirtschaft in der Binnenschiffahrt würde zur nationalsozialistischen Auffassung vom Verkehr, wie sie oben schon erwähnt wurde[33]), vollständig im Gegensatz stehen. Ist es schon unbestreitbar, daß in der gegenwärtigen Wirtschaft eine ausgesprochene Tendenz von der freien zur geregelten Wirtschaft besteht[34]), so hat diese Tendenz um so mehr für das Verkehrswesen Geltung, wie aus den mehrfachen Erklärungen des Reichsverkehrsministers bzw. des Staatssekretärs Koenigs hervorgeht[35]).

(2) Den Gegenpol zur Rückkehr zu den früheren Formen der Binnenschiffahrt stellt die völlige Uebernahme dieses Verkehrszweiges durch den Staat dar. Und das erwähnte besondere Interesse des Neuen Reiches an der Gestaltung des Verkehrswesens legt die Vermutung nahe, daß die Verstaatlichung der Binnenschiffahrt am ehesten in der Linie der nationalsozialistischen Verkehrspolitik liegen könnte, würde der Staat doch dann seinen Einfluß auch auf dieses Verkehrsmittel reibungslos geltend machen können. Er wäre dann imstande, die beiden Hauptverkehrsträger, Reichsbahn und Binnenschiffahrt als Einheit zu fassen, und jegliches Gegeneinanderarbeiten von vornherein zu unterbinden. An Stelle der auseinander strebenden Interessen beider Verkehrsmittel

---

[33]) cf. oben S. 37/38.

[34]) Mellerowicz, Technik und Wirtschaft 1936, S. 65.

[35]) cf. u. a. Koenigs, Ztg. VMEV. 1935, S. 961; ferner: Koenigs auf der Tagung des Wissenschaftl. Vereins f. Verkehrstechnik: Wir müssen an die uralte deutsch-rechtliche Staatsauffassung anknüpfen, daß der Verkehr kein Gegenstand der freien gewerblichen Tätigkeit ist, sondern ein Hoheitsrecht des Staates (DAZ. Nr. 488 vom 17. X. 1936).

könnte eine dem jeweiligen Bedürfnis entsprechende zweckmäßige Ausnutzung derselben erfolgen[36]), und es ließe sich auch bei einem Monopolbetrieb mancher Leerlauf, der mit einem Konkurrenzbetrieb verbunden ist, vermeiden[37]). Monopolistische Organisation der Binnenschiffahrt durch Verstaatlichung ginge den Weg wachsender Rentabilität über eine etwaige Steigerung der Frachtraten und der Senkung der Selbstkosten. Die Selbstkostensenkung würde vor allem durch den Wegfall des Zwanges, die zu transportierenden Gütermengen in möglichst großer Zahl heranzuziehen zu versuchen, herbeigeführt[38]).

Die erste Schwierigkeit, die den Vorteilen der Verstaatlichung der Binnenschiffahrt entgegensteht, ergibt sich aus den der Binnenschiffahrt eigenen internationalen Verflechtungen, durch die sie sich von der Eisenbahn grundlegend unterscheidet. Vor allem der Hauptstrom Deutschlands, der Rhein, steht nicht ausschließlich den deutschen Fahrzeugen zur Verfügung, sondern dient in gleicher Weise der nichtdeutschen Binnenschiffahrt[39]). Die Nachbarstaaten würden sich aber weder von dem Verkehr zwischen den deutschen Stationen ausschließen lassen, noch sich der Anordnung der deutschen Organisation fügen. Der fremde Schiffsraum würde daher nach wie vor, wenigstens nach unten hin, durch Angebot und Nachfrage die Höhe der Frachten bestimmen, der sich die deutsche Organisation wohl oder übel anpassen müßte[40]). Ein Staatsbetrieb, dem wesenseigen ist, daß er seine Preise mit gleichmäßiger Gültigkeit für alle regeln muß, dessen Hauptzweck im gegebenen Fall außerdem die Preisregelung zwischen Schiffahrt und Eisenbahn wäre, würde alsbald andere Betriebe neben sich sehen, die ihn zwingen

[36]) Vgl. A. Wirminghaus, Gemeinschaftliche Organisation der deutschen Binnenschiffahrt, Jb. f. Nationalökonomie und Statistik, 1920, Bd. 114.

[37]) Wörterbuch der Volkswirtschaft, Bd. I, S. 412.

[38]) Wietfeld, a. a. O., S. 37.

[39]) So betrug der prozentuale Anteil an Frachten und Schlepplöhnen auf dem Rhein: Deutschland: 50,7 %, Holland: 32,9 %, Frankreich, Belgien und Luxemburg: 16.4 % (DAZ. Nr. 133 v. 19. 3. 1936).

[40]) Wiese, a. a. O., S. 76.

würden, andere Preisbildungsgrundsätze anzunehmen, die seinen Zweck als Staatsbetrieb illusorisch machen[41]). Und man könnte einen solchen Betrieb dann als einen Staatsbetrieb nur mehr der Form, nicht mehr dem Inhalt nach bezeichnen.

Ueber einen zweiten, nicht minder beachtenswerten Grund, der die Ziele eines Staatsbetriebes in der Binnenschiffahrt nicht erreichbar macht, hat sich Ministerialrat Baur wie folgt geäußert[42]): Die Binnenschiffahrt hat in ihrer unendlichen Mannigfaltigkeit, in der Schmiegsamkeit, mit der sie sich in den verschiedenartigsten Formen den persönlichen Bedürfnissen der Verlader anzupassen vermag, ihren besonderen Wert für die Wirtschaft, ihr werden die besten Triebkräfte genommen, wenn die Eigenart des einzelnen Betriebes sich nicht auswirken kann. Die individuelle Verschiedenheit ist aber mit Staatsbetrieb nicht vereinbar, denn vom Staatsbetrieb untrennbar ist die Pflicht, alle die sich seiner bedienen, gleichmäßig zu behandeln; er muß stets auf schematisches Verfahren hinauslaufen. Die verschiedenartigen Verhältnisse jedes Stromgebietes in rein technischer Beziehung, die wechselnden Verhältnisse innerhalb eines jeden mit den schwankenden Wasserständen und sonstigen Witterungserscheinungen machen die Binnenschiffahrt für einen nivellierenden Staatsbetrieb nicht geeignet. Es handelt sich hier nicht um schematisch gleichartige Transportleistungen, wie sie bei der Eisenbahn vorliegen, auch wenn dort immerhin zwischen Eil-, Stück- und Massengutverkehr unterschieden wird; die Unterschiede der Selbstkosten auf Flach- und Bergstrecken der Eisenbahn spielen für eine nivellierende Preisbildung aber nicht die gleiche Rolle wie die in der Binnenschiffahrt auftretenden Verschiedenheiten des technischen Betriebes. Der Staatsbetrieb in der Binnenschiffahrt würde – wollte man ihn doch versuchen — die volle Auswirkung der Vorteile, die die Schiffahrt zu bieten imstande ist, hindern.

Da nun der Nationalsozialismus sich die Aufgabe setzt, die Wirtschaft nach den Grundsätzen der Leistung zu akti-

41) Baur, ZfB. 1934, S. 10.

42) Baur, l. c.

vieren, nicht aber die private durch die öffentliche Wirtschaft zu zerstören[43]), so wird auch für das Neue Reich bei dem Ueberwiegen der Nachteile einer Verstaatlichung der Binnenschiffahrt deren Inangriffnahme entfallen[44]).

(3) Schalten aber sowohl Rückkehr zur völlig ungebundenen Erwerbswirtschaft als auch Verstaatlichung in der deutschen Binnenschiffahrt aus, so kann sich die zukünftige Gestaltung derselben nur auf dem Wege bewegen, wie er durch die bisher getroffenen Maßnahmen vorgezeichnet ist. Die private Initiative, die Findigkeit des Privatunternehmers werden erhalten bleiben, aber sich stets im Rahmen der organisatorischen Bindungen des Staates halten müssen; die erwerbswirtschaftliche Orientierung muß im Einklang bleiben mit dem Gemeinnutzen, wie er gerade für das Verkehrswesen zum Ausdruck gebracht worden ist durch die Parole des Reichsverkehrsministers, der Verkehr dürfe nicht verdienen, sondern sich nur ernähren[45]).

Eine grundsätzliche Lockerung des staatlichen Einflusses bezüglich der bestehenden Bindungen in der Binnenschiffahrt wird die öffentliche Hand, von der Pirath sagt, daß ohne sie die Wahrung lebenswichtiger Interessen des Staates im Verkehrswesen nicht möglich sei[46]), kaum gestatten[47]). Denn es ist keine Gewähr dafür gegeben, daß die Binnenschiffahrt die staatlicherseits getroffenen Maßnahmen ihrerseits freiwillig beibehalten würde, zumal bei zu erwartender weiterhin ansteigender Konjunktur. Eine solche läßt die Organisation meist völlig zerfallen;

[43]) Hunke, Die deutsche Volkswirtschaft 1935, S. 2.

[44]) Koenigs: Von einer Verstaatlichung der Binnenschiffahrt muß abgesehen werden. Es entspräche kaum den Grundgedanken des Nationalsozialismus, ein so umfangreiches handwerkliches Gewerbe, wie die Kleinschiffahrt, zugunsten eines Staatsbetriebes zu beseitigen und die zahlreichen selbständigen Existenzen in ein Arbeitnehmerverhältnis zu überführen.

[45]) Akademie für deutsches Recht, Nov. 1934.

[46]) Pirath, a. a. O., S. 230.

[47]) Das schließt natürlich nicht aus, daß in Einzelfällen der Binnenschiffahrt größere Freiheit gewährt wird, wie dies z. B. bezüglich des Elbe-Kartells schon in Aussicht genommen ist.

dann geht die allgemeine Tendenz nach Emanzipation von den vertraglichen Bindungen[48]). Da dies aber zur Verkehrspolitik des Dritten Reiches im Gegensatz stehen würde, kann an eine Minderung des staatlichen Einflusses auf die Binnenschiffahrt nicht gedacht werden.

Eine andere Frage ist, ob mit einem Steigen desselben gerechnet werden muß. Die Binnenschiffahrt hat ihre Bedenken hiergegen bereits klar zum Ausdruck gebracht, indem sie betont hat[49]), daß ihres Erachtens nach der Kreis der Möglichkeiten, die dem staatlichen Einfluß auf die betriebswirtschaftlichen Grundlagen der Binnenschiffahrt gegeben sind, mit den letzten Durchführungsverordnungen vom 15. September 1934[50]) erschöpft sein dürfte. Und auch die zu diesem Problem staatlicherseits vorliegenden Aeußerungen deuten darauf hin, daß der Staat in der Tat eine grundlegende Verstärkung seines Einflusses nicht vorzunehmen, sondern die gegenwärtige Organisation[51]) grundsätzlich beizubehalten beabsichtigt. Er wird sich aber auf das Maß seines heutigen Einflusses nur so lange beschränken, als eine Gefährdung der Reichsbahn durch die Binnenschiffahrt nicht stattfindet. Sollte einmal der Zeitpunkt kommen, wo die Binnenschiffahrt den Bestand der Reichsbahn ernstlich gefährdet, dann wird der Staat, wie Staatssekretär Koenigs betont hat, sicherlich nicht zögern, die Binnenschiffahrt in ähnlicher Form wie es für die Ferntransporte mit dem Kraftwagen geschehen ist, dem sozialistischen Gefüge des deutschen Verkehrswesens einzuordnen[52]). Es steht jedoch kaum zu erwarten, daß die zweifellos im Verlaufe der Zeit einsetzende Erhöhung des binnenschiffahrtlichen Anteils am

---

48) Wietfeld, a. a. O., S. 36, 53.

49) Verbandsdirektor Schreiber, Gegenwartsfragen der Binnenschiffahrt, ZfB. 1934, S. 209.

50) cf. oben S. 41.

51) Koenigs, Die Gemeinschaft der Verkehrsmittel, Kölnische Zeitung 1936, Beilage (Wendezeit des Verkehrs), S. 6: Die Binnenschiffahrt hat ihre Aufgabe in der Form freier wirtschaftlicher Betätigung erfüllt und wird, soweit es heute zu übersehen ist, auch in Zukunft kaum dem Zwange der Beförderungspflicht und der Bekanntgabe von Frachttarifen unterworfen werden.

52) Koenigs, Tarifpolitik Verkehrspolitik, Der Rhein 1936, S. 77/78.

Güterverkehr ein derartiges Ausmaß annehmen wird, daß von einer „ernstlichen Gefährdung" der Reichsbahn gesprochen werden könnte. Dazu ist, wie Koenigs an anderer Stelle einmal selbst hervorhebt [53]), die Binnenschiffahrt sowohl in ihrer Flächenwirkung zu beschränkt, als auch in ihrer Eigenschaft als Transportmittel von Massengütern im allgemeinen zu sehr an einen bestimmten Kreis von Großverladern gebunden.

[53]) Koenigs, Die Gemeinschaft der Verkehrsmittel, l. c.

Literaturverzeichnis

A. Bücher.

Baumann, H.: Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931.

Beckerath, E. v.: Neudeutsche Kanalpolitik, Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft, Bd. II, Berlin 1928.

Bieling, A.: Das Monopol in der Schleppschiffahrt, Münster 1934.

Böhm, Paul: Die Reichszuschüsse für die Instandsetzung von Binnenschiffen, Berlin 1933; Ergänzungsheft, Berlin, 1934.

Bollmann, Richard: Die Grundlagen des Wettbewerbsverhältnisses zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt im ersten Nachkriegsjahrzehnt, Würzburg 1932.

Borght, R. van der: Das Verkehrswesen, Leipzig 1925.

Das Verkehrswesen im neuen Reich, Sonderausgabe der Verkehrstechnischen Woche, Berlin o. J.

Die deutsche Rheinschiffahrt, Gutachten der Rheinkommission, erstattet von Harms, Kuske, Most, Berlin 1930.

Dove, Heinrich: Binnenschiffahrtsprobleme in Deutschland und den Nachbarländern, Preuß. Jahrbücher, Febr. März 1930.

Ebhardt, B.: Staat und Verkehr, Berlin-Charlottenburg o. J.

Fischer, Reuther, Mayer: Der Güter- und Personenverkehr, Leipzig 1930.

Gertzen, Ch.: Die Wirkungen der jüngsten Wirtschaftskrise auf die deutsche Verkehrswirtschaft, München 1935.

Giesberts: Fragen deutscher Verkehrspolitik, Politisches Jahrbuch 1927/28, München-Gladbach 1928.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl., Jena 1926.

Heim, Kurt: Die Auswirkungen der Weimarer Reichsverfassung auf dem Gebiete des deutschen Wasserstraßenwesens in den Jahren 1919 bis 1927, Köln 1929.

Helander, Sven: Die internationale Schiffahrtskrise und ihre weltpolitische Bedeutung, Jena 1928.

Hillebrand, Hans: Die Aufsichtsrechte des deutschen Reiches über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nach geltendem Recht, Köln 1934.

Hüfner, Willi: Die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft unter dem Einfluß der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, Berlin 1936.

Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart, Tübingen.

Kleinsorg, F. J.: Verkehrsrecht im Dritten Reich, Berlin 1936.

Kirn, Wilhelm: Die deutsche Verkehrswirtschaft im Rahmen einer nationalorganischen Verkehrspolitik, Würzburg 1935.

Leopold, Erich: Zur Wasserstraßenfrage, Berlin 1927.

Meisel, A.: Die gegenwärtige Lage der englischen Binnenschiffahrt, Archiv für Eisenbahnwesen 1928.

Meißner-Kaisenberg: Staats- und Verwaltungsrecht im Dritten Reich, Berlin 1935.

Mönckmeier, Otto: Jahrbuch für nationalsozialistische Wirtschaft, Stuttgart-Berlin 1935.

Napp-Zinn, Anton Felix: Eisenbahn und Binnenschiffahrt, Leipzig 1928.

Paxmann, W.: Die Bedeutung des Dortmund-Ems-Kanals, zugleich kurzer Ueberblick über die deutsche Binnenschiffahrtspolitik, Münster 1930.

Pirath, Carl: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934.

Raab, Friedrich: Das Wirtschaftsjahr 1932/33, Leipzig 1933.

Reichsbahn und Binnenschiffahrt, Denkschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin 1930.

Sax, Emil: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft I/III, Berlin 1918/22.

Schmitt, Alfons: Verkehrspolitik, in Ad. Weber, Handels- und Verkehrspolitik, München 1933.

Schneider, Jony: Das Notrecht der Binnenschiffahrt, Berlin 1933.

Schreiber, Erich: Handbuch für die deutsche Binnenschiffahrt 1929/30, Hamburg 1929.

Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen, Berlin 1929—1934.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Berlin.

Storz, E.: Der Monopolcharakter der Verkehrsmittel vom volkswirtschaftlichen Standpunkt, Berlin 1934.

Teubert, Oskar: Die Binnenschiffahrt, Leipzig 1932.

Teubert, W.: Der Güterverkehr und seine Veränderungen in der Nachkriegszeit, Sonderheft 5 des Instituts für Konjunkturforschung, Berlin.

— Der Güterverkehr, Entwicklung und Aussichten, Sonderheft 33 des Instituts für Konjunkturforschung, Berlin.

Verkehrswissenschaft, Bericht über die erste verkehrswissenschaftliche Tagung, Halle 1935.

Wiese, Karl: Zur Frage der Einheitlichkeit der deutschen Binnenschiffahrtspolitik in der Nachkriegszeit, Lippstadt i. W. 1932.

Wietfeld, E.: Organisationsprobleme in der Binnenschiffahrt, Köln 1933.

Windel, Th.: Die Motorisierung der deutschen Binnenschiffahrt, Münster 1933.

Wörterbuch der Volkswirtschaft, 4. Aufl., Jena 1931.

Zeitfragen der Binnenschiffahrt, Heft XX, Duisburg 1934.

Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik, herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium, Februar 1927.

Zur Verkehrspolitik im Dritten Reich, Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Heft 1, Münster 1935.

B. Zeitschriften.

1. Amtliche Zeitschriften:

Deutsche Justiz.
Deutscher Reichsanzeiger und Preußischer Staatsanzeiger.
Reichsgesetzblatt.
Reichsministerialblatt.
Reichsverkehrsblatt.

2. Allgemeinwirtschaftliche Zeitschriften:

Braune Wirtschaftspost, Düsseldorf.
Der deutsche Oekonomist, Berlin.
Der deutsche Volkswirt, Berlin.
Die deutsche Volkswirtschaft.
Deutsche Wirtschaftszeitung, Berlin.
Deutschlands wirtschaftliche Lage, herausgegeben von der Reichs-Kredit-Gesellschaft A. G. Berlin.
Die neue Wirtschaft, Berlin.
Die nationale Wirtschaft, Berlin.
Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik, Jena.
Magazin der Wirtschaft, Berlin.
Rhein-Mainische Wirtschaftszeitung, Frankfurt a. M.
Ruhr und Rhein, Wirtschaftszeitung, Essen.
Vierteljahreshefte zur Konjunkturforschung, Berlin.
Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reiches, Berlin.
Völkerbund und Völkerrecht, Berlin.
Weltwirtschaft, Hamburg.
Wirtschaftsdienst, Hamburg.
Wirtschaft und Statistik, Berlin.
Wochenberichte des Instituts für Konjunkturforschung, Berlin.
Zeitschrift für öffentliche Wirtschaft, Berlin.

3. Verkehrszeitschriften:

Der Rhein, Duisburg.
Deutsche Verkehrsnachrichten, Ausg. A., Hamburg (DVN.).
Deutsche Wasserwirtschaft, Stuttgart.
Die Elbe, Magdeburg.
Die Reichsbahn, Berlin.
Die Weser, Bremen.
Rheinquellen, Basel.
Süddeutsche Monatshefte, Nr. X, Juli 1935, (Verkehrsfragen).
Verkehrstechnische Woche, Berlin (VW.)
Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Berlin. (ZVMEV.).
Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Hamburg (ZfB.).
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Leipzig (ZfV.).

C. Zeitungen:

Berliner Börsen-Zeitung (BBZ.).
Berliner Tageblatt (BT.).
Deutsche Allgemeine Zeitung (DAZ.)
Frankfurter Zeitung.
Kölnische Zeitung.
Völkischer Beobachter.

Lebenslauf.

Am 29. März 1911 wurde ich, Günter Milich, als Sohn des Bankprokuristen Wilhelm Milich und seiner Ehefrau Martha, geb. Kirchhoff, zu Berlin-Friedenau geboren. Von Ostern 1917 bis Michaelis 1928 besuchte ich das Helmholtz-Realgymnasium zu Berlin-Friedenau, anschließend das Treitschke-Realgymnasium zu Berlin-Wilmersdorf, wo ich am 10. März 1930 die Reifeprüfung mit dem Prädikat gut bestand.

Zu Beginn des Sommer-Semesters 1930 ließ ich mich an der Berliner Friedrich-Wilhelms-Universität immatrikulieren, um volkswirtschaftliche und rechtswissenschaftliche Studien zu betreiben. Zu Anfang meines dritten Semesters wechselte ich die Hochschule, und bezog die Philipps-Universität zu Marburg a. d. Lahn, die ich nach dem sechsten Semester verließ, um mich abermals in Berlin einschreiben zu lassen. Daselbst bestand ich am 18. Mai 1934 die Diplomprüfung für Volkswirte mit der Note gut. Ich belegte des weiteren ordnungsmäßig zwei Semester; im April 1935 ließ ich mich zur Anfertigung der vorliegenden Dissertation exmatrikulieren. Am 25. und 26. Januar 1937 bestand ich die Promotionsprüfung zum Dr. rer. pol. der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin magna cum laude.

Meine wissenschaftliche Unterweisung lag während meines Studiums in den Händen der Herren Professoren und Dozenten Bredt, Engelmann, Genzmer, Glum, Jung, Klausing, Kohlrausch, Franz Leonhard, Manigk, Merk, Schulz-Schaeffer, Schumann, Stutz, Walz, Martin Wolff (Rechtswissenschaft); Ludwig Bernhard (†), v. Bortkiewicz (†), Bosenick, Fricke, v. Gottl-Ottlilienfeld, Herkner (†), Jastrow, August Müller, Rauers, Röpke, Rühl, Schumacher, Taeuber, Troeltsch (†), Wagemann, Wiskemann (Wirtschaftswissenschaften).

Allen Herren möchte ich an dieser Stelle meinen Dank abstatten.